SZKWAŁ



ROK III. NR. 8

PAŹDZIERNIK 1935 R.

„DAR POMORZA" W JEDNYM Z PORTÓW ZAGRANICZNYCH

Fot. J. Dąbkowski

OBOZY ŻEGLARSKIE AK. ZW. MORSKIEGO W R. 1935

Kierownictwo trzecich skolei Morskich Obozów Żeglarskich Akademickiego Związku Morskiego R. P. ulokowanych na własnym terenie tuż nad wodą, po lewej stronie portu Jastarni, zwróciło przedewszystkiem uwagę na udoskonalenie zdobytych dwuletniem doświadczeniem metod szkolenia żeglarskiego, opartych na masowości i intensywności wpajania wiadomości żeglarskich, a także na karności, dużej kulturze i sprawności fizycznej uczestników.

Liczebność tegorocznych obozów nieco się zwiększyła: na ok. 200 uczestników z r. ub., w bieżącym lecie uczestniczyło ok. 260 osób.

Całością obozów kierowała Komenda, składająca się z komendanta, jego zastępcy, kierownika wyszkolenia żeglarskiego, kierownika organizacyjno-administracyjnego, intendenta i sekretarki.

Obozy obejmowały obmyślane uprzednio dwa wyszkoleniowe turnusy: pierwszy od 1.VII do 28.VII, i drugi od 1.VIII do 28.VIII, które poprzedzone zostały instruktorskim rejsem jachtu «Szkwał» na trasie: Gdynia—Gdańsk—Kopenhaga—Rönne—Gdynia—Jastarnia. Załogę «Szkwału» stanowili kandydaci na sterników morskich, którzy zobowiązali się pełnić w obozie po podróży obowiązki instruktorów.

Tegoroczne prace przygotowawcze do rozpoczęcia obozów, jak montowanie budynków, ustawianie namiotów i remont taboru zostały na czas ukończone, tak, że szkolenie odrazu po przybyciu uczestników poszło normalnym trybem.

Uczestnicy podzieleni zostali na 2 zasadnicze grupy, do których należenie zależne było od stopnia zaawansowania w żeglarstwie. «Pierwszą grupę stanowiła drużyna żeglarzy, która była przydzielana indywidualnie do zajęć okresowych, jak: gospodarzy jachtów, instruktorów na jolkach, welbocie, szalupach wiosłowych i podinstruktorów na jachtach.

W skład drugiej grupy wchodziły 8-osobowe żeńskie i męskie, których rozkład zajęć normowały rozkazy dzienne.

Na zajęcia obozowe składały się;

1) wykłady teoretyczne,
2) praktyczne ćwiczenia na szalupach, jolkach i jachtach,
3) roboty bosmańskie,
4) nauka pływania,
5) zaprawa do P. O. S. i konkurencji na P. O. S.
6) służba i roboty w terenie.

1) wykłady teoretyczne, zorganizowane od samego początku dla ogółu uczestników, nieposiadających odpowiednich wiadomości, odbywały się dwa razy dziennie. Raz w tygodniu miały miejsce wykłady dla uczestników, posiadających już stopień żeglarza.

2) Uczestnicy, osłuchani teoretycznie, odbywali praktyczne ćwiczenia na jolkach i jachtach. Ćwiczenia na jachtach odbywały się zrazu w porcie na kotwicy i polegały na praktycznem zapoznaniu się z budową jachtu, takelunkiem i komendami. Potem następowało pływanie po porcie, a następnie dopiero krótkie 4-godzinne wyjazdy na zatokę.

Po dwóch tygodniach następowała eliminacja z poszczególnych drużyn ludzi bardziej zdolnych i chętnych, z których utworzono nowe drużyny. Na ich szkolenie zwrócono baczniejszą uwagę. Skolei następowały całonocne wyjazdy a wreszcie pod koniec turnusu 2-dobowe wyprawy jachtów pełnomorskich na pełne morze, a zatokowego po portach: Pucku, Gdyni, Orłowej i Helu.

Śladem roku ubiegłego stosowane były także wyjazdy zespołowe, polegające na uzgodnieniu ruchów poszczególnych jachtów według rozkazów, nadawanych z jednostki flagowej.

W wyniku obserwacyj, opinij instruktorów i po surowej ocenie egzaminacyjnej, otrzymali w bieżącym roku stopień sternika morskiego koledzy: Stanisław Jaxa-Bykowski, Jerzy Paszkiewicz, Jerzy Padlewski i Włodzimierz Panek; stopień żeglarza morskiego otrzymało osób 41, wtem 6 kobiet i 35 mężczyzn, a mianowicie: Arczyński J., Bączkowska J., Czajkowski E., Czarkowski C., Czarnocki E., ś. p. Czerwiński M., Dolewski P., Engel E. H., Eustachiewicz K., Gąstomski J., Głowacka W., Halwicówna I., Hicki W., Hołowiński A., Jańczukowicz P., Jasiński Z., Kamiński J., Karczewska W., Karnecki F., Kondracki Cz., Leszczyńska N., Machnicki J., Matuszewski H., Mączka Cz., Olejniczak J., Palarczyk K., Pastuszkiewicz B., Piechocki J., Rohoziński S., Rybicka E., Rzymkowski A., Solowa Z., Staszkiewicz Z., Stoeger W., Światłowski S., Sylwanowicz W., Szatański B., Ulrichs F., Wolski J., Zagórski S., Zarychta L.

Po każdym turnusie z liczby najlepiej orjentujących się żeglarzy wybierano załogę, która udawała się w dłuższy zagraniczny rejs. Po turnusie lipcowym w podróż do Kalmaru w Szwecji wyszedł, pod dowództwem kier. wyszkolenia żeglarskiego, kol. Bernarda Wojtasa, jacht «Szkwał» z załogą 7 osób. Rejs na trosie Jastarnia—Kalmar—Jastarnia trwał od 31.VII do 9.VIII.

Z końcem turnusu sierpniowego wyszedł w podróż zagraniczną jacht «Swarożyc» z załogą 11 osób, w tem po raz pierwszy jako załogę zabrano 3 kobiety. Rejs na trasie Jastarnia — Gdynia—Hel—Oscarshamn—Borgholm—Kalmar—Hel—Gdynia trwał około 2 tygodni. Wreszcie po likwidacji obozów po raz trzeci w tym roku udał się zagranicę «Szkwał» — tym razem do Sztokholmu.

3. W zakres prac bosmańskich wchodziły roboty linowo-żaglowe i drobne remonty w taborze, które własnemi siłami można było wykonać.

4. W bieżącym roku zwrócono specjalną uwagę na naukę pływania.

5. Dużo uwagi poświęcono także wychowaniu fizycznemu, dbając o podniesienie sprawności fizycznej przyszłych żeglarzy. Wychowanie fizyczne obejmowało: przymusową gimnastykę, zaprawę do P. O. S. i konkurencji na odznakę P. O. S., pływanie, gry sportowe.

W obozie panowała pół-wojskowa dyscyplina, za przekroczenie której przewidywano sankcje karne, aż do usunięcia z obozu.

Oprócz uczestników szkolących się w obozie przebywali objęci odrębną drużyną goście, niekorzystający z wyszkolenia żeglarskiego.

Kwestją sporządzenia posiłków zajmował się personel kuchenny, składający się z 5 osób.

Opiekę lekarską w obozie sprawował lekarz, zgłoszony przez oddziały.

WSPÓŁŻYCIE AZM. Z INNEMI ORGANIZACJAMI

W roku bieżącym jak i lat ubiegłych zacieśniały się jeszcze bardziej więzy serdecznej przyjaźni i współpracy z Harcerskim Ośrodkiem Morskim w Jastarni.

Nawiązano również kontakt z obozem Młodzieży Pracującej i Legjonu Młodych w Legjonowie. Wszystkie te organizacje wzięły gremjalny udział w uroczystości 6 sierpnia, poświęconej rocznicy wymarszu I Kadrowej.

Dnia następnego zorganizowano w Legjonowie wspólne ognisko, którego część pierwszą poświęcono wspomnieniom walk Legjonowych.

WIZYTACJE OBOZÓW

Na przestrzeni dwóch miesięcy wizytowali obóz:

Radca Prezydjum Rady Ministrów, p. L. Rakowski, który jednocześnie wygłosił odczyt o handlu morskim, przedstawiciele: Min. W. R. i O. P. p. dyrektor A. Kawałkowski, radca Porejko — Tow. Przyj. Młodzieży Ak. radca Kulesiński,—P. U. W. F., Ligi Morskiej i Kolonjalnej, z których radca Pankiewicz wygłosił prelekcję na tematy kolonjalne.

Obóz odwiedzali również dziennikarze z Gazety Polskiej, Expresu Porannego, Ilustracji, Polskiego Radja i t. d.

* * *

Obserwując przez zgórą dwa miesiące stosunki obozowe, nie można pominąć milczeniem silnego zżycia się i serdecznego nastroju, panującego śród przybyłych na obóz Azetemiaków, wyrażanego żalem odjeżdżających i licznemi zapowiedziami zjawienia się na jeszcze jednym, tegorocznym obozie: bojerowym, na Naroczu.

Jeśli wierzyć tym zapewnieniom, obóz bojerowy, którym zainteresowanie coraz bardziej wzrasta, ujrzy prawie wszystkich uczestników letniego obozu w Jastarni.

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 8 PAŹDZIERNIK 1935

RYK SYREN OKRĘTOWYCH

W podobne do siebie dni wrześniowe, uśmiechające się fioletem astrów, przetykane nićmi pajęczyny — Gdynia była świadkiem dwóch wydarzeń — powrotu «Daru Pomorza» z podróży naokoło świata i odjazdu m/s «Piłsudski» w pierwszy oceaniczny rejs do Nowego Jorku.

Obydwa momenty były jednakowo radośnie przeżyte; zarówno wtedy, gdy do portu wjeżdżała śnieżna fregata, jak i wtedy gdy majestatycznie sunęło potężne cielsko naszego pierwszego transatlantyka — syreny okrętów stojących w porcie długim przeciągłym, w przeróżnych tonacjach, rykiem, obwieściły te dwie radosne wieści.

Długo jeszcze błąkało się gdzieś po zatoce echo tego potężnego okrzyku stalowych maszyn, aby zgasnąć dopiero na linji horyzontu.

Dwa wrześniowe wydarzenia w Gdyni mają w naszym dorobku prac i sukcesów morskich wielką wymowę. Przestaliśmy już być narodem, który kroczy wtyle za innemi, nawet mniejszemi państwami. Fakt uruchomienia statku pasażerskiego tej miary co m/s «Piłsudski» wysuwa nas pod względem morskiej komunikacji pasażerskiej na czoło państw bałtyckich. Nie należy jednak w przystępie optymizmu, sądzić, że wszystko jest dobrze. Niestety. Mamy do zrobienia jeszcze bardzo dużo, gdyż te dotychczas odniesione sukcesy w pracy morskiej są niewspółmiernie małe w stosunku do narastających potrzeb. Jedną z tych palących potrzeb teraźniejszości jest przedewszystkiem kwestja wykorzystania polskiej bandery handlowej tak do przewozu towarów, jak do przewozu pasażerów na polskich statkach. Niejednokrotnie w prasie poruszana już była sprawa wielkich oszczędności, jakie płyną z wykorzystania drogi morskiej do przewozu towarów i ludzi. Tak bowiem wykazuje zwykłe kupieckie wyrachowanie. A tymczasem polska marynarka handlowa zaledwie w 8% bierze udział w naszym obrocie towarowym przez morze.

Sądzić należy, że o ile w przeciągu piętnastu lat pracy na morzu nie zdołaliśmy należycie wykorzystać w handlu zagranicznym naszej bandery handlowej, to istotna przyczyna tego zjawiska winna leżeć poza kategorją przesłanek ekonomicznych. I rzeczywiście tkwi ona w naszej tradycji lądowej, gdzie inicjatywa importera i eksportera «dostaje morskiej choroby» na samą myśl o wyjściu za morze pod własną banderą.

Jak dawniej wiatr od morza miał mocą tchnienia przeczystego zapalać serca polskie umiłowaniem wybrzeża i morza, tak teraz ten potężny ryk syren okrętowych musi zbudzić świadomość polską do należytego wykorzystania polskiej bandery handlowej. Tego bowiem wymaga dobro naszej przyszłości.

S. Z.

MŁODZIEŻ A PRZYSZŁOŚĆ

Już logarytmy, wzory chemiczne, klasówki przesłoniły wspomnienia jasnych, beztroskich dni wakacyjnych. Już w aulach akademickich i w holach zapanował gwar. Zaludniły się pracownie, sale seminaryjne. Słowem rozpoczął się nowy rok szkolny, który dla jednych jest zwykłą sobie kwestją uczenia się, dla innych zawiłym problemem życiowym, jakie stwarza chęć zdobywania wiedzy i beznadziejność człapania w podartych butach z lekcji na lekcje.

Tę rzeczywistość życia akademickiego, rzeczywistość tak smutną często i szarą w tych pokojach na poddaszach, opromienia wielka jasność przyszłości. Przyszłość ta kształtuje się w długich godzinach nauki, przeziera z formułek prawnych, systematów filozoficznych. Ta myśl o przyszłości (zawsze jak najcudniejszej) każe z pogardą patrzeć na tę nieludzko czasem podłą rzeczywistość. Kwestja jednak przyszłości—to nietylko zdobycie dyplomu naukowego, lecz przygotowanie się do pracy dla społeczeństwa, wniesienie do społeczności wraz ze zdobyczami wiedzy pewnych trwałych wartości twórczych, przejawiających się w zrozumieniu istniejących potrzeb, w umiejętnem podejściu do całokształtu życia.

Przyszłość nasza posiada już pewne wyraźne kontury. Zarysowuje się panoramą portu gdyńskiego, kreśli się szlakami morskich linij handlowych. Ku tej przyszłości naszej na morzu musi skierować się zainteresowanie młodzieży polskiej. Młodzież winna nietylko darzyć morze sentymentem dla jego niecodzienności, lecz pojąć to zjawisko rozumem dla jego wielkich gospodarczych korzyści.

Należyte zrozumienie zagadnień morskich przez młodzież jest nietylko dobrze przemyślaną kwestją przyszłości dla każdej poszczególnej jednostki, lecz obowiązkiem, jaki na młodzież nakłada fakt posiadania dostępu do morza.

Zagadnienie zainteresowania młodzieży sprawami morskiemi i kolonjalnemi, jest tem trudniejsze do zrealizowania, że studja akademickie idą jeszcze siłą rozpędu, nadanego im w czasach niewoli. Przygotowanie zawodowe młodzieży studjującej trzyma się kurczowo przysłowiowego już «adwokata» i «doktora» dlatego, że na poszczególnych wydziałach, gdzie zagadnienia morskie, mogą być wprowadzone — panuje «jeszcze noc głucha».

Należy jednak przewidywać, że czynniki miarodajne, które już do programu szkół ogólno-kształcących wprowadziły zagadnienia morskie—zajmą się zreformowaniem studjów wyższych, idącem w kierunku przygotowywania wykwalifikowanych inżynierów, handlowców i prawników — do pracy na morzu.

Praca morska młodzieży polskiej nie może ograniczać się tylko do zawodowego przygotowania — musi nabrać kolorytu gromadnego, społecznego wysiłku. Nie możemy zapominać, że nasz zachodni sąsiad rzuca zazdrosne spojrzenie zarówno na Gdynię, jak i na całe Pomorze, że młodzież niemiecka posiada nietylko wyższe zakłady naukowe, przygotowujące ją do pracy na morzu, lecz prowadzi zorganizowaną społeczną akcję morską. Musimy o tem pamiętać. Musimy pracować z tymi organizacjami, które społeczną akcję morską wśród młodzieży już rozpoczęły. Na terenie Polski istnieją trzy tego rodzaju organizacje.

Akademicki Związek Morski, Harcerskie Drużyny Żeglarskie i Koła Szkolne Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Organizacje te złączone tym samym celem, choć o nieco odmiennych metodach, ściśle z sobą współpracując—wnoszą do życia nową, przyszłościową ideę.

«Deklarujemy się jako nowego typu organizacja ideowo-sportowa» — mówi w jednym punkcie deklaracja ideowa Akad. Zw. Morskiego — «jako organizacja ideowa, traktujemy zagadnienia morskie z punktu widzenia społecznego».

Inny punkt deklaracji ideowej A. Z. M-u, o przyczynach powstania organizacji—tak mówi: «W głębokiem zrozumieniu zadań, ciążących na młodem pokoleniu polskiem i jego odpowiedzialności za przyszłość Rzeczypospolitej...»

Te słowa o odpowiedzialności za przyszłość Rzeczypospolitej wyrosłe na gruncie naszego przeszło wiekowego upadku narodowego — są dowodem, że młodzież polska gotowa jest stanąć do pracy nad wielkością Polski z całym potężnym kapitałem młodości.

Idea, reprezentowana przez Akademicki Związek Morski i Koła Szkolne L. M. K., skupiająca wokół siebie wszystkie młode polskie serca, i otaczana należytą troską i zrozumieniem przez starsze społeczeństwo — stanie się fundamentem naszej wielkości.

Stanisław Zadrożny

AZETEMIACY W JASTARNI

Jeszcze daleko przed „Kaszycą", latarnią wejściową do Jastarni, w blaskach słońca skłaniającego coraz niżej promienną głowę, widzieliśmy po lewej stronie portu wyciągnięte karnym czworobokiem rzędy zielonych namiotów, ujętych w złote dwuramię sosnowych domków. Nad siedliskiem tem— opiekuńczym salingiem rozkrzyżował ręce wysoki maszt z błękitną banderą Akademickiego Związku Morskiego.

Ani to zaczarowana wyspa z bajek Andersena, ani obrazek z „Tysiąca i jednej nocy" — a przecież obóz ten, okolony skrawkiem białych piachów, rzucony na granatowo-zielone tło zatoki, oprawionej w wąski krąg prawie czarnych jodeł helskich, był najpiękniejszą rzeczywistością, na którą złożyły się praca człowieka i bogactwo przyrody.

Okrążając dokoła port, szliśmy do obozu przez głęboki do kostek piach wydm, zarosłych ostrą trawą między kutrami rybackiemi, sczerniałemi szkieletami zmurszałych łodzi, wyciągniętemi na brzeg kajakami i małemi żaglówkami.

Najbardziej przykra jest właśnie ta droga, wiodąca w życie obozowe młodych żeglarzy. Obóz bowiem Akademickiego Zw. Morskiego miał charakter wyłącznie żeglarski. Wiedzieliśmy o tem zgóry, decydując się wglądnąć w jego życie właśnie, jako jedynego poza Harcerskiemi Drużynami Żeglarskiemi, wychowującego młodzież w duchu morskim, przez bezpośrednią łączność z morzem i teoretyczne zaznajamianie tej młodzieży ze wszystkiemi przejawami życia, z niem związanemi.

W obozie jednak, który wyłonił się oczom naszym po okrążeniu portu, panowała rzadko spotykana na obozach cisza, w której rozchodził się tylko echem głęboki głos. Idziemy w jego kierunku, by pod dachem jadalni odnaleźć gromadkę ludzi, wpatrzonych w czarną tablicę, na której kreśli coś młody człowiek o suchym, energicznym profilu. Niezauważeni, podchwytujemy obco brzmiące nazwy: fordewind, baksztag, półwiatr, bajdewind—określające kierunki wiatru w stosunku do statku. To wykład teoretyczny.

Poza obozem, tuż nad wodą, pod okiem trenera ćwiczy drużyna, jak się potem dowiadujemy — do konkurencji na P. O. S. Rozumiemy. Żeglarstwo, potraktowane nie jako przyjemnościowa rozrywka, ale poważna, dalekoidąca konkretna praca—może dać odpowiednie rezultaty tylko wtedy, jeśli jest oparte zarówno na młodzieńczym entuzjazmie i tężyźnie moralnej jak i na wysokiej kulturze i sprawności fizycznej.

Piaszczystym terenem, między domkami drużyn żeńskich, a namiotami męskiemi, idziemy w kierunku drewnianego molo, gdzie właśnie dostrzegamy największy ruch. Tu skupia się właściwe życie żeglarzy na wodzie.

Na drewnianym pomoście sterczą, widoczne już zdaleka, dwie sylwetki dobrze znanych w świecie sportowym trenerów pływackich — Wielińskiego i Zawistowskiego. Pod ich fachowem okiem „pławią się" Azetemiaczki.

Co chwilę rozlegają się głosy:

— Głowę do wody, nie bać się, to nie kwas siarkowy!

I znów:

— Oddychać, oddychać! Wolniej, dokąd się pani tak śpieszy?

Przypatrując się, słuchamy krótkich objaśnień. Aby pływać na jachcie, trzeba najpierw samemu umieć pływać, trzeba obyć się z wodą. Wymaga się także umiejętności wiosłowania. Oto właśnie drużyna żeńska schodzi na 8-wiosłowy welbot, szalupę żaglową. Z ust kierownika wyszkolenia żeglarskiego, tego samego, który miał wykład, sypią się przymówki, skierowane pod adresem zbyt opieszałych:

— Ruszać się, ruszać się, może was na rączkach nosić, poduszeczki podkładać?

Po godzinnej bytności dochodzimy do wniosku, że warto narazić się na jego gniew dla samej satysfakcji słuchania. Jak ten człowiek potrafi wspaniale wymyślać. Ostre, kanciaste ruchy, spalona gęba, oczy łyskające białkami spod nisko opuszczonej czapki—wskazują człowieka, który potrafi rozkazywać. Na ucho opowiadają sobie w obozie, że cały jego surowy charakter kryje się w tej zawadjackiej czapce, którą kiedyś nosił jeszcze w Szkole Morskiej. Mówią także, że gdy się chce uśmiechnąć—odwraca głowę.

Ludzie jednak słuchają i pracują chętnie. Zresztą, mój Boże, zjechali tu z całej Polski, by choć przez parę miesięcy być zdaleka od wszelkich lądowych konwenansów, żyć bez blagi i zakłamania, z szerokim zejmańskim fasonem.



Fot. R. Popłowski Na pokładzie

Stać ich na to. Młodzi, silni, zdrowi, pełni są naprawdę radosnego, twórczego entuzjazmu, który precz odgania spleen i nudę. Robocze drelichy, któremi działają w okropny sposób na humor strojnego towarzystwa z letnisk, to tylko mały szczególik, uzewnętrzniający bezpretensjonalność obozowiczów. Przecież jednak nie robią z siebie tych przysłowiowych „wilków morskich" z cybuszkiem w zębach, czapeczką na bakier i banalną piosenką „Choć burza huczy..." na ustach.

Wszyscy są akademikami, którzy rok cały gnuśnieją w murach uniwersytetów i wyższych uczelni, i tylko dwa, trzy miesiące w roku mogą skraść coś życiu dla siebie. Dwa, trzy miesiące szerokiego jak morze oddechu, który musi starczyć aż do następnego lata, aż do czasu, gdy będą mogli spełnić swoje ukryte, najtajniejsze marzenia, może i czasem nieziszczalne, ale napewno w każdym z nich tkwiące—marzenie posiadania własnego jachtu.

Można byłoby posądzić ich o burżuazyjne nawyki: własny jacht. Ale przecież to, że podobne pragnienia budzą się w całych gromadach, to jest właśnie dążność do zdemokratyzowania tego królewskiego sportu, który przestaje być luksusowym j a c h t i n g i e m, a staje się ż e g l a r s t w e m.

Najradośniejsze jest to właśnie, że ludzie ci nie muszą czekać lata na zbijaną pracowicie nudnem życiem kieszeń, ale już teraz, gdy dopiero wchodzą w świat, gdy jeszcze nic nie mają — mogą choć przez krótki czas być na morzu. To, że tak wcześnie zabierają się do żeglowania, sprawia, że zwolna staje się ono nałogiem, silniejszym od innych, tak pożytecznym w naszych warunkach. Staje się ono potrzebą, tem silniejszą, bo opartą często na podłożu romantyzmu, którego wstydzić się nie należy, gdyż bez tego romantyzmu nie wiele ludzi szłoby na morze. On właśnie jest w dużej mierze czynnikiem, zmieniającym naszą lądową naturę na morską.

Człowiek z lądu, szukający nowych wrażeń na morzu, i którego nie odstraszy praca, niewygody, często niebezpieczeństwa, nasiąknięty wiatrem, sztormami, obejmujący jednocześnie cały kompleks zagadnień, nieodłącznych od morza—to jest właśnie typ, jaki wychowuje Akademicki Związek Morski. Oczywiście wszystko robi się powoli. Najważniejsze jest, by zachęcić ludzi do pracy, zainteresować ich morzem. Zadanie to spełniają całkowicie obozy, pozwalające młodzieży zżyć się z morzem.

W tej właśnie chwili flotyla jachtów pełnomorskich wychodzi w morze. Z pokładów dochodzą komendy i meldunki:

— Na baku klar?

— Jest, na baku klar.

— Grot wgórę!

Wielka, biała płachta głównego żagla dźwiga się wgórę. Potem lekko podnosi się przedni żagiel — fok. Wkrótce wszystkie trzy jachty: wielki dwumasztowy „Swarożyc", oraz jednomasztowe: „Szkwał", który w czerwcu odbył rejs do Kopenhagi, a teraz właśnie wrócił ze Szwecji, i mahoniowy „Poświst"—kładąc się lekko na burtę, wychodzą jak wielkie białe ptaki zdobywać seledynowo-błękitną przestrzeń.

Wanda Karczewska



Fragment z Kopenhagi

PRAKTYKA ŻEGLARSKA

CZEGO MUSIMY NAUCZYĆ SIĘ PRZEDEWSZYSTKIEM, AŻEBY MÓC DOBRZE ŻEGLOWAĆ?

1. Poznać zasady teorji żeglowania
   - Środek ożaglowania i środek bocznego oporu
   - Nawietrzność i zawietrzność
   - Kursy względem wiatru
   - Siły, poruszające statek naprzód
   - Działanie wody na ster.
2. Rozumieć zasady żeglowania (Patrz artykuł obok).
3. Poznać dokładnie żaglówkę i jej urządzenia
   - Kadłub, ster, kil (miecz)
   - Omasztowanie
   - Olinowanie stałe i ruchome
   - Ożaglowanie
   - Stawianie i spuszczanie żagli, kierowanie żaglami.
4. Zapoznać się teoretycznie i praktycznie z głównemi rodzajami manewrów
   - Sterowanie według wiatru
   - Refowanie żagli
   - Hamowanie żaglami
   - Staniecie wdryf
   - Zwrot przez sztag
   - Zwrot przez rufę
   - Samosterowność
   - Odbijanie i dobijanie do boi
   - Odbijanie i dobijanie do nabrzeża
   - Zdejmowanie się i stawanie na kotwicy
   - Człowiek za burtą.
5. Zapoznać się ze sposobami zachowania się w niepomyślnych warunkach
   - Sztormowanie
   - Stawanie na dryfkotwie
   - Żegluga i kotwiczenie na prądzie
   - Żegluga w kanałach.
6. Zapoznać się ze sposobami ratowania statku
   - Awarja kadłuba
   - Awarje osprzętu
   - Statek na mieliźnie
   - Pożar na statku
   - Wywrócenie się żaglówki.

Kto chce wejść w skład załogi większego jachtu i kto chce pływać w sąsiedztwie innych statków, musi poznać jeszcze:

1. Zasadnicze komendy żeglarskie
2. Prawo drogi—czyli przepisy międzynarodowe, zabezpieczające statki od zderzenia się.

ZASADY ŻEGLOWANIA

Umiejętność wykorzystania siły wiatru do poruszania statków po wodzie, różni się zasadniczo od umiejętności kierowania jakimkolwiek innym środkiem transportu.

Już przy próbach prowadzenia łodzi wiosłowej lub motorówki, laik zauważy, że musi pokonać szereg trudności, wypływających z odmiennych właściwości samej drogi wodnej. Prowadzący zaś żaglówkę, musi jeszcze oswoić się z dodatkową trudnością, a mianowicie z tym zjawiskiem, że do manewrowania nie wystarcza operowanie sterem, bowiem na zachowanie zwrotności żaglówki decydujący wpływ posiada środek napędowy, to jest działanie wiatru na żagle. Ster jest tu «mniej ważnym»—wtórnym przyrządem kierowniczym, którego znaczenie może wzrosnąć dopiero wówczas, gdy nauczymy się kierować żaglami, gdy przy ich pomocy uzyskamy pewną szybkość dla statku, konieczną dla wykorzystania steru.

Dobrze jest zatem, przed przystąpieniem do nauki żeglowania, zwrócić uwagę na pewne zasadnicze właściwości żaglówki i problem żeglowania.

Najważniejszą rzeczą jest stwierdzenie, jak już wyżej było wspomniane — że środek napędowy, to jest działanie wiatru na żagle, nie zadawala się tylko posuwaniem statku naprzód, ale odgrywa decydującą rolę przy zmianach kierunku jazdy. Możność zwracania żaglówki przy pomocy steru jest mocno ograniczona: czasami wiatr przeszkadza bezpośrednio do pewnych zmian kierunku, czasami pośrednio—zmniejszając szybkość statku, powoduje gorsze słuchanie się steru.

Pamiętając o tem, oraz znając i rozumiejąc urządzenia żaglówki i działanie wiatru na żagle, łatwo dojdziemy do szeregu wniosków, będących najogólniejszemi zasadami, ujawniającemi się prawie w każdym manewrze żaglowym.

1. Statek żaglowy, nieposuwający się naprzód, jest martwą kłodą, zbiorem płócien, drzewa i lin, przytwierdzonych do bezwładnego kadłuba, niesionego wiatrem w jego kierunku, aż póki przypadek lub świadodoma wola prowadzącego nie wyprowadzi go z tego stanu przez odpowiednie ustawienie żagli do wiatru.

W każdym razie jest to okres niepanowania nad statkiem i dlatego, jeżeli znajdujemy się na wodach ograniczonych, nie możemy sobie pozwolić na zatrzymanie statku lub nawet na zbytnie zmniejszenie jego szybkości (za słabe działanie prądu wody na ster).

2. Z poprzedniej uwagi wynika, że jeżeli chcemy ruszyć z miejsca postoju statku, musimy być przygotowani na pewien okres dryfowania statku w kierunku wiatru, zanim on nie ruszy naprzód i nie zacznie słuchać się steru. Staramy się oczywiście, przez właściwe ustawienie żagli, okres ten zmniejszyć do mini-

mum — w każdym bądź razie (z małemi wyjątkami) — ze względu na ten okres bezwładności, przy ruszaniu statkiem żaglowym musimy uważać, by poza nami (po zawietrznej) było trochę wolnego miejsca.

3. Do dobrego kierowania żaglówką jest rzeczą najważniejszą dobre zrozumienie istoty nawietrzności i zawietrzności statku, to jest jego dążności do zawracania na wiatr lub skręcania od wiatru dzięki działaniu wiatru na żagle, niezależnie od steru. Bez dokładnego zrozumienia działania tej pary sił, jaką jest siła wiatru i opór boczny podwodnej części statku, nie wyprowadzimy statku z dryfu, nie zrobimy zwrotów przez sztag i rufę, nie będziemy mogli szybko rozkręcić żaglówki w nagłych wypadkach na miejscu.

Po zrozumieniu reagowania statku na ster, uczymy się obracania statku przy pomocy żagli i dopiero zharmonizowanie w działaniu tych dwóch środków sterowności żaglówki, pozwoli nam kierować nią według swej woli.

4. Zatrzymanie pojazdu kołowego jest nader proste: zatrzymujemy jego motor i uruchamiamy hamulec. I jedno i drugie na statku żaglowym jest nieco skomplikowane. «Zatrzymać motor»—to znaczy w danym wypadku tak zrobić, by żagle nie pracowały więc albo je zwinąć, albo tak ustawić statek, by żagle były «w łopocie«. (Mniej więcej dziobem w kierunku wiatru przy żaglach skośnych) Można też zmusić żagle, by pracowały od tyłu, ale na to stosunkowo rzadko pozwalają okoliczności.

Najczęściej mamy do wyboru tylko zwinięcie żagli lub spowodowanie, żeby nie pracowały (dziobem do wiatru). W obydwu wypadkach musimy się liczyć tylko z inercją statku, (aby nie stuknąć z rozpędem w nadbrzeże i t. p.) i nie uszkodzić statku. Dlatego na żaglowcu musimy tak się zachowywać, jakbyśmy się zachowywali na samochodzie kompletnie pozbawionym hamulców. Na samochodzie takim zatrzymamy się wkońcu na równej drodze, ale nie zatrzymamy się, gdy droga prowadzi wdół. Podobną sytuację mamy na żaglowcu—jeśli wiatr wieje silnie w kierunku naszego celu; nawet bez żagli statek nabierze wówczas dużej szybkości i w takim wypadku dobicie do brzegu, bez użycia innych środków pomocniczych, jest niemożliwe.

Hamulcem dla statku żaglowego jest głównie kotwica, o ile głębokość i rodzaj dna, a również miejsce pozwalają z niej skorzystać.

Nagłe zatrzymanie się na statku żaglowym, to: ustawienie statku dziobem do wiatru, praca żagli wstecz, kotwica, dryfkotwa.

5. Podczas ruchu żaglówki przy jednoczesnem sterowaniu, ustawianiu żagli i t. d., musimy nie zapominać, że zadaniem naszem jest osiągnięcie jak największej szybkości w kierunku naszego celu. Dlatego nie powinniśmy odwracać uwagi od szybkości statku na danym kursie i do szybkości stosować położenie i powierzchnię żagli, sterowanie, przechyły i dryf.

6. Operować żaglami (stawianie, opuszczanie, refowanie) jest najłatwiej wówczas, gdy one nie pracują. Dlatego pracę z żaglowcami wykonywamy wówczas, gdy statek jest ustawiony mniej więcej dziobem do wiatru (żagle skośne) lub płynąc bejdewindem, gdzie łatwo z potrzebnego żagla wiatr wypuścić.

7. Początkującemu żeglarzowi trzeba zwrócić uwagę, że ruch statku względem wody nie jest równoznaczny z ruchem statku względem dna. Prąd i wiatr stale znoszą w pewnym kierunku statek, co trzeba uwzględniać, płynąc między objektami, zajmującemi względem dna położenie stałe.

8. W żegludze jesteśmy zależni od bardzo wielu czynników, niepozwalających nam ze 100% pewnością twierdzić, że nam się każdy manewr tak uda, jak tego sobie życzymy. A nieudanie się manewru może nas postawić w sytuacji katastrofalnej. Dlatego żeglarz musi tak planować każde dobicie do nadbrzeża, każde zakotwiczenie, każdy wjazd lub wyjazd z portu, ażeby—w razie nieudania się jednego manewru, móc go zastąpić innym lub w każdym razie w taki, czy inny sposób zabezpieczyć statek od wypadku. Z każdej sytuacji żeglarz powinien mieć obmyślone conajmniej trzy wyjścia — należy to traktować jako regułę.

9. Umiejętność przewidywania — to zasadnicza cecha żeglarza. Na żaglowcu trzeba ciągle przewidywać i przygotowywać zawczasu załogę i środki odpowiednie, ażeby w razie konieczności móc bez zwłoki wykonać szereg odpowiednich manewrów.

Jan Kuczyński

SZKIC HISTORJI METEOROLOGJI

Tak dalece jesteśmy obyci z zupełną nieświadomością ogółu w dziedzinie zjawisk atmosferycznych, że stan ten nikogo nie razi. Wspólna nieświadomość łączy klasy wykształcone i niewykształcone; łączą wszystkich wspólne «przesądy», oparte na znanych ogólnie prognozach, związanych z pewnemi datami roku, oraz z decydującym jakoby wpływem «odmian księżyca». R. Mirecki w Poradniku dla samouków t. II, str. 417 (W-wa, 1917).

Dział geofizyki, badający zjawiska zachodzące w atmosferze, zwie się meteorologją. Nader złożone zjawisko, t. zw. stan chwilowy pogody, łatwiej można rozważać po zróżnicowaniu go na pewne elementy składowe, zwane czynnikami meteorologicznemi i—wyznaczeniu ich roli w zjawisku ogólnem. Rozróżnienie to będzie zależało od dyrektyw badacza jeśli np. staniemy na punkcie widzenia wpływu czynników meteorologicznych na życie zwierzęce i roślinne, to wypadnie nam wydzielić przedewszystkiem temperaturę powietrza i opady (klimatologja według A. Humboldta), jeśli zwrócimy uwagę na stan pogody współcześnie na znacznym obszarze ziemi, to na plan pierwszy wystąpią zmiany ciśnienia powietrza i kierunku wiatru, jeśli nadto będziemy rozporządzali materjałem obserwacyjnym, dotyczącym całej troposfery (dolna warstwa at-

mosfery, w której występuje kondemacja pary wodnej), t. j. od 9 km. (na biegunach) do 16 km. (w strefie równikowej) wzwyż, to wypadnie nam wyróżnić masy powietrza o pokrewnym stanie fizycznym.

*

Meteorologja jest jedną z najstarszych nauk ludzkości. Już człowiek pierwotny, podobnie jak «ludy pierwotne» naszych czasów, musiał interesować się stanami pogody i ich rocznym przebiegiem. Według Campbella Thompsona, który odcyfrował koło 300 tabliczek, znajdujących się w British Museum w Londynie, już na 40 wieków przed Chrystusem zajmowano się w Babilonie kronikami pogody i przewidywaniami jej stanu. Nie należy zaś bynajmniej odnosić się lekceważąco do spostrzeżeń t. zw. nieinstrumentalnych (wynalezienie termometru—Galileusz r. 1603, barometru—Toricelli 1643), przeciwnie pierwsze serje pomiarów na przyrządach łudzą tylko pozorami ścisłości (np. wydana przez H. Hamberga temperatura powietrza dla Sztokholmu od r. 1756), umiejętne zaś wyzyskanie danych ze spostrzeżeń nieinstrumentalnych pozwala nieraz zdać sobie sprawę z przypuszczalnych wiekowych wahań klimatu (np. dziennik Tychona-Brahe od r. 1582 do 1591 powiadamia nas, że na wyspie Hven podczas późnej zimy opad częściej występował w postaci śniegu niż dzisiaj, tak w 75% dni w lutym i 63% dni w marcu zjawiał się śnieg, gdy obecnie w 53% i 46%. Dalej Tychon notuje maximum opadu w lipcu, dziś mamy je w sierpniu; maximum burz w czerwcu, dziś w lipcu, zatem lato było cieplejsze. Więc klimat Danji był ongiś bardziej lądowy. Przeciętna temperatura roczna nie uległa prawdopodobnie zmianie, bowiem daty ostatniego wiosennego i pierwszego jesiennego przymrozku z czasów Tychona tylko o jeden dzień wyprzedzają daty dzisiejsze). Pierwszy traktat poświęcony meteorologji, pochodzi od Arystotelesa (384—322 przed Chr.) i składa się z czterech części oddzielnych: I—określenie meteorologji, zjawiska widoczne na niebie (komety i gwiazdy spadające) dalej hydrometeory, wiatry, rzeki i źródła; II—morza, system prądów i wiatrów, trzęsienia ziemi, pioruny, grzmoty; III—orkany i wichry burzowe, zjawiska świetlne (tęcza, koła i wieńce wokół słońca i księżyca). Uczeń Arystotelesa, Theophrast, w pracy swej «Perisemeion» wyszczególnia zbiór licznych reguł pogody oraz osoby, które notowały stan pogody w różnych miastach Grecji i Azji Mniejszej. Z przyrządów meteorologicznych, zdaje się, iż Grecy posługiwali się wyłącznie chorągiewkami do wiatrów (wieża wiatrów w Atenach w I w. przed Chr.).

Pod względem ilościowym prowadzono obserwacje opadowe w Palestynie w pierwszych dwóch wiekach naszej ery (notowano wysokość spadłej wody zapomocą naczyńka). Według Vogelsteina otrzymane wtedy wysokości opadów dość dobrze zgadzają się z wynikami dzisiejszych spostrzeżeń w Palestynie.

*

Gdy wzajemne położenie gwiazd wyrokowało o losie nietylko każdego człowieka, ale i całych narodów, to oczywiście determinowały one także pogodę. Nawet według Keplera (1571—1630) Merkury miał posiadać szczególną własność sprowadzania niepogody, niebo miało być pochmurne podczas połączenia planet, a padał deszcz gdy były one w odległości 60°. W średniowieczu rozpowszechnione były diarjusze lub kroniki, pisane przeważnie przez mnichów i zawierające zazwyczaj notatki o stanie pogody. Znane są kroniki także z notatkami meteorologicznemi od XI w. Z w. XIV zachowały się resztki najstarszego znanego nam dziennika pogody z okresu 1337—1344, który napisał William Merle z Driby (Lincolnshire). Stan pogody zapisywany był tu w kalendarzach razem z innemi notatkami; była to zresztą forma często spotykana do w. XVII. Hellmann wspomina o 123 kronikach kalendarzowych w ciągu XV, XVI i XVII stulecia, wydanych w różnych krajach, a w tem dość wiele w Polsce wraz z Gdańskiem.

Zastosowanie deszczomierza (Da Vinci w. XV) wynalazki termometru i barometru pozwalają meteorologom w połowie XVII w. zająć się stroną ilościową zjawisk atmosferycznych. Pierwsze jednakże spostrzeżenia, dokonywane bez planu i na przyrządach niewyrównanych, małą mają wartość. Dopiero z końcem w. XVIII na skutek starań elektora Palatyńskiego zawiązane zostaje w Mannheimie towarzystwo meteorologiczne, które mimo niedługiego istnienia (1780—92) świetnie się zapisuje w dziejach meteorologji, rozpowszechniając narzędzia sprawdzone i wyrównane, posiadając korespondentów, prowadzących systematyczne spostrzeżenia, zakładając stacje w krajach najodleglejszych (Labrador, Indje, Syberja) i wydając efemerydy. W r. 1747 Franklin pierwszy zwraca uwagę na naturę elektryczną piorunów. Sprawa porozumiewania się między stacjami pomyślnie została rozwiązana przez wynalazek telegrafu, którego znaczenie dla meteorologji wykazał Leverier. W r. 1851 podczas wielkiej wystawy w Londynie Glarszer zestawia pierwsze synoptyczne mapy pogody. Wydawał je od 8.VIII do 11.X, korzystając z obserwacyj 22 stacyj meteorologicznych, przesyłanych telegraficznie. W r. 1863 następuje pierwsze połączenie telegraficzne stacyj meteorologicznych sieci paryskiej. Poczem stopniowo powstają sieci meteorologiczne w innych państwach. W roku 1878 powstaje «Międzynarodowa Organizacja Meteorologiczna» (O. M. I.), która negując jakąkolwiek określoną orjentację polityczną, rozrasta się stopniowo w największą wszechświatową organizację naukową, zaliczając w poczet swych członków instytuty meteorologiczne wszystkich państw kuli ziemskiej. Charakter działalności O. M. I. jest prawie wyłącznie administracyjny. O. M. I. proponuje programy prac międzynarodowych oraz ustala przepisy, obowiązujące przy badaniach zjawisk atmosferycznych, jak również przy opracowaniu obserwacyj; opracowywuje szyfry telegraficzne, kontroluje emisje radjometryczne oraz służby bezpieczeństwa dla żeglugi morskiej i powietrznej, występuje z inicjatywą badań, zakrojonych na wielką skalę (jak np. Rok Polarny). O. M. I. składa się obecnie z następujących organów: 1) Konferencja Dyrektorów Państwowych Instytutów Metorologicznych, 2) Międzynarodowy Komitet Meteorologiczny, 3) Międzynarodowe Komisje Meteorologiczne, 4) Stały Sekretarjat Międzynarodowej Organizacji Meteorologicznej. Zakres prac każdego z powyższych organów normuje statut O. M. I. W obecnym składzie O. M. I. obejmuje 11 komisyj oraz pewną ilość podkomisyj, mianowicie:

Komisje: Magnetyzmu Ziemskiego i Elektryczności Atmosferycznej;
Promieniowania słonecznego;
Badania Górnych Warstw Atmosfery;

Informacyj Synoptycznych Pogody;
Meteorologji Morskiej;
Światowej Sieci Meteorologicznej oraz Meteorologji Krajów Podbiegunowych;
Meteorologji Rolniczej;
Zastosowań Meteorologji do Żeglugi Powietrznej;
Badania Chmur;
Klimatologiczna;
Międzynarodowa Roku Polarnego 1932/33.

Podkomisje: Radjometeorologji Oceanów;
Fizyki Chmur oraz Organizacji Międzynarodowego Roku Badania Chmur.

Przewodniczącym O. M. I. jest obecnie prof. dr. Everdingen, dyr. Królewskiego Holenderskiego Instytutu Meteorologicznego. Sekretarjat znajduje się obecnie w De-Bitt (Holandja), lecz zgodnie ze statutem O. M. I. zostanie ostatecznie przeniesiony do Szwajcarji. W dniu 15.III.1935 r. liczba ogólna członków 4 organów O. M. I. wynosiła ok. 320 osób, w tem 110 dyrektorów instytutów met. W organizacji tej uczestniczyło 74 państw, nie licząc kolonij, dominjów i protektoratów.

W dniach 1—13 września r. b. odbyła się w Warszawie Wszechświatowa Konferencja Dyrektorów P. I. M. Konferencję poprzedziły obrady większości Komisyj Międzynarodowych. Konferencja ta miała za zadanie głównie obradowanie nad zagadnieniami administracyjnemi oraz środkami wykonawczemi, uzgadnianie metod prowadzenia i opracowywania obserwacyj, organizację współpracy naukowej, powoływanie w miarę potrzeby odnośnych Komisyj oraz wybór Międzynarodowego Komitetu Meteorologicznego. Konferencje Dyrektorów odbywają się zasadniczo co 6 lat (przedostatnia w Kopenhadze w r. 1929).

* * *

Liczne rękopisy i druki zgromadzone w Bibljotece Jagiellońskiej (p. katalogi W. Wisłockiego oraz T. Żebrowskiego) świadczą o tem, że już w końcu XV w. studja astro-meteorologiczne były silnie reprezentowane w Krakowie. Nadto Polska jest w posiadaniu najbardziej wartościowego cyklu spostrzeżeń nieinstrumentalnych. Mianowicie profesor, wielokrotny rektor a wreszcie podkanclerzy Uniwersytetu Krakowskiego ks. Marcin Bilm z Olkusza, przyjaciel Kopernika prowadził notatki sporadycznie od r. 1490 a stale od 1502 do 1517 w Krakowie, zaś 1525—1540 w Olkuszu. Jednocześnie, lub prawie równocześnie, kilku innych profesorów również notują dane w kalendarzach. W r. 1596 wychodzi pierwszy polski druk poświęcony meteorologji jest to «Theoria ventorma etc.» A. Mirowskiego; zaś za panowania Władysława IV przywieziono do Polski pierwszy barometr (1647). Nieprzerwane serje obserwacyj instrumentalnych rozpoczynają się: dla Warszawy w r. 1779, dla Krakowa—1826, Wilna—1777, Gdańska—1807. W r. 1919 pozostaje jednolita sieć P. I. M. w Warszawie. Pierwszym dyrektorem P. I. M. zostaje prof. dr. Władysław Gorczyński, który inicjuje w r. 1920 wydawnictwo miesięcznika «Wiadomości Meteorologiczne» publikującego stale wyniki obserwacyj meteorologicznych dla stacji polskich.

Bogdan Cwilong



Fot. J. Gospodarowicz — Cienie na żaglach

MORZE W LITERATURZE PIĘKNEJ

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

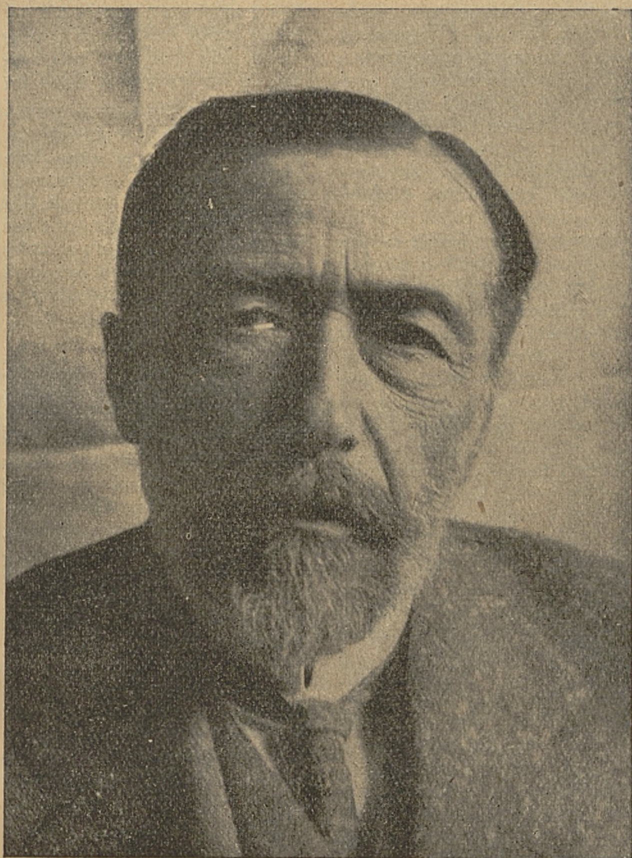
ZWIERCIADŁO MORZA

W naszym ciągu, a raczej przeciągu morskim, znalazła się książka, która sprawiła ludziom wiele kłopotu. Możnaby powiedzieć, że Conrad całym twórczym dorobkiem, całą literaturą swoją i cudzą, która narosła na jego rachunek w księgarniach, wydawnictwach i redakcjach, nie uczynił Polsce bardziej kłopotliwego upominku, jak właśnie tą jedną spowiedzią swoją, zawartą w «Zwierciadle Morza». Książka, podobna do smugi światła w ciężko osadzonych chmurach, znalazła się na półkach księgarskich — bez ruchu. Inaczej mówiąc— leży. Jedyna w swoim rodzaju autobiografja, utwór poświęcony długoletnim doświadczeniom, poczęty z żywiołów, z morza, z sztormów i szkwałów, z siły mięśni i żeglarskiego ducha, rozkołysany szeroko pracą statków, żyjący ich umiłowaniem i wcieleniem piękna, sięgający do dna ich istoty, pulsującej w organiźmie tak ruchliwym i czynnym, jak samo morze — leży. Dosłownie, mówiąc prościej, wydawnictwo Domu Książki Polskiej znalazło w «Zwierciadle Morza» jedno wielkie odbicie sztilu. Jak w Puckiej zatoce, gdzieś koło Rewy, w dzień długi, bez końca, bez słońca i bez letników.

Jest to o tyle—jak na nasze morskie warunki — ciekawe zjawisko, że, wszyscy, każdy, byle kto nawet, opowiada dziś o morzu cuda. Że je czuje, zna i że je nawet kocha. Rzecz oryginalna jednak, jak ta znajomość morska wygląda na jednym z przykładów praktycznych.

Gdy mi o tym conradowskim sztilu powiedział sam wydawca, przyznam się, że tembardziej nie chciałem wierzyć. Jakto, czyżby p. Aniela Zagórska nie była naprawdę świetną tłumaczką? Czy popełniła w tłumaczeniu «Zwierciadła Morza» więcej błędów nad sześć i pół? Nawet świętym wolno było popełniać sześć grzechów dziennie. Cóż więc się dziwić, gdyby nawet p. A. Zagórska pozwoliła sobie bodaj na drugie tyle błędów w książce piekielnie trudnej do spolszczenia, o wyrażeniach i określeniach rasowo żeglarskich. Ale o tem niema mowy. Tłumaczenie jest piękne i bez zarzutu. Powiedziało to wielu krytyków, którzy, jak wiadomo, czyhają na zgubę bliźnich, żyjąc z ich nieszczęść i wogóle — z krwiopijstwa. Któż zgłębił lepiej od tłumaczki utajone arkana wiedzy Conrada?

Tłumacząc tyle jego książek miała sposobność p. A. Zagórska zgłębić do dna całą żeglarską kabałę. W tym ostatnim przykładzie tłumaczenia, weszła z rutyną wytrawnego seemana w najsubtelniejsze dziedziny słownictwa marynarskiego, gdzie nic dla niej — począwszy od topu do triumu, od mostku do kubryku, — nie przedstawia «beznadziejnej terminologji», jakby to się wyraził K. W. Zawodziński, krytykujący szczur lądowy. Zna ona nawet tajemnicze, gwarowe powiedzonka, po których poznać można zaraz kumpla, godnego bruderszaftu, gdzieś, w zacnej knajpie dzielnicy portowej. Wie, gdzie i jak powiedzieć o statku, że jest — «łajba», umie bez zarzutu «zbalastować dziób i rufę» lub też, jak się należy — «sadzić żagle». Szkoda, że statki nazywa bez różnicy okrętami. Są wprawdzie i inne ważniejsze dla żeglarza usterki: (str. 103) «zwiniemy żagiel przedni» (powinno być: l o k); (str. 103) żagiel «wydarty z pert» (chyba z l i k u); (str. 168) «gdy doprowadziłem łódź pod fały» (pewno w tym wypadku: pod s z l u p t a l j e). Ale to rzecz już mniejsza. W każdym razie nie można tłumaczki zaliczyć do rzędu tych odtwórców morza i żeglarstwa, do tych «niedojdów», — jak pisze sam Conrad — co to piszą bujdy o... zarzucaniu kotwicy.



Józef Conrad Korzeniowski

Z tej beczki zacząwszy, nie wiele da się w każdym razie powiedzieć o przyczynach «zasztilowania» w ruchu księgarskim «Zwierciadła Morza».

Z wyboru dzieł rodaka - Canrada, jakie się ukazały w polskiem tłumaczeniu, jedynie «Opowieści zasłyszane» są na wyczerpaniu.

Dlaczego?

Ano dlatego, że przeciętny czytelnik, który nad morzem naszem jeszcze wczoraj chwalił sobie plażę, morskiego brydża, dancing, lub golił wódkę u Golnika, Boldy, czy też u Konkola,—uważa Conrada wógóle za lekturę najzwyczajniej nudną. Mówi się o tem zwykle w towarzystwie z lekkiem zażenowaniem, w zaufaniu, a w każdym razie niezbyt chętnie. Co innego — London! Ten miał dryg! Albo, choćby w dzieciństwie,— Verne! Ten miał fantazję!

Z pośród wielu anegdot, które nigdy bez powodu nie zdobią wynurzeń Conrada w «Zwierciadle Morza», przychodzi mi tu na myśl pewne charakterystyczne

porównanie. Znaleźć w niem można pogląd na dolę autora w naszem czytelniczem społeczeństwie:

«Raz prowadziłem przez jakąś godzinę rozmowę nawskroś intelektualną—pisze Conrad (str. 140) — z człowiekiem, którego nie mogłem dostrzec wyraźnie. Ja mówiłem do niego z pokładu, a on siedział na bulwarze, na pace od pianina, wyładowanego z naszej luki tegoż popołudnia, i palił cygaro pachnące bardzo ładnie. Poruszaliśmy różne tematy, naukę, politykę, historję naturalną, mówiliśmy też nawet o śpiewaczkach operowych. Wreszcie rozmówca mój zauważył nagle:— «Wydajesz mi się dość inteligentny, mój człowieku»,— i powiadomił mnie z naciskiem, że nazwisko jego brzmi Senior, poczem odszedł. W chwili, gdy skręcał pod latarnią, wydało mi się, że dostrzegam białe bokobrody. To jest naprawdę wstrząsające, — pisze dalej Conrad, — gdy sobie pomyślę, że naturalnym biegiem rzeczy ów człowiek pewnie już teraz nie żyje. Nie można było nic zarzucić jego inteligencji, chyba może trochę d o g m a t y z m u»...

Trzeba się dobrze zastanowić nad tem. Gdynia ma już piętnaście lat. Z naszym dorobkiem na morzu nie jednemu człowiekowi w Polsce, ale wielu miljonom ludzi, spokrewnionym z hasłem «Trzymajmy się morza»,—wyrosły siwe włosy, lub siwe bokobrody... na łysinie. Tymczasem, jak morze było naszym pradziadkom nieznane, tak w praktyce, w życiu zwykłem, bez atrakcyj sezonowo letnich, pozostaje ono tematem martwym. Żyje na chwałę Polski u jej nierozerwalnych brzegów,—to dogmat. Żyje jednak, oddycha, porusza się, i wychowuje ludzi w odrębności zamkniętej, i obcej świadomości powszechnej.

Szczęśliwy to zbieg okoliczności, że piszę o tem właśnie do ludzi morskich, dość już wytartych o pokład jachtów sercem i drelichami. My tam najlepiej się za kilwaterem rozumiemy! Nam nie trzeba dużo zalewać! Szkoda drzeć szat nad ubóstwem ludzkiem, skoro w własnym żeglarskim posagu przywykło się z obowiązku cenić ostatnią koszulę. Zamiast więc myśleć o nowym na nią wydatku, lepiej sprawić sobie raz na kwartał książkę Conrada. A zwłaszcza «Zwierciadło Morza». Któż tę książkę lepiej od nas odczuje?

Omawiając to dzieło ważne i trudne, przeżywam jakby wspomnienia nad katechizmem, kiedyś, w drugiej klasie gimnazjalnej. Wieje z niego jakby nauka świętego zachowania się w rejsie na statku, który staje się podobnym do płynącego życia przez ocean przeciwności. Jakieś kanoniczne «módl się i pracuj», podane przez starego, doświadczonego żeglarza—uczniom. Jakieś skojarzenie instynktu miłości z rzeczywistością nieraz upartą, grzeszną i nieżyczliwą.

Statki są zawsze w porządku — pisze Conrad (str. 151—2)... Zawsze można sobie z nimi poradzić. A bywały w jego życiu złe, chore, mądre i dumne, krnąbrne lub samowolne; przeciekały nieraz, jak kosze, lub miewały—bzika. Każdy z nich różnił się indywidualnością. Mogą one jednak wszystkie «wzmocnić szacunek, jaki mamy dla siebie samych wskutek wymagań, które ich zalety stawiają naszej biegłości, a ich wady naszemu męstwu i tężyźnie».

«Przez dwadzieścia zgórą lat», — zwierza się nam Conrad,—«nie zaprzeczam, że nieraz nuta bluźniercza dźwięczała w gderliwych wymysłach, jakie przemokły, zziębnięty marynarz rzucał swemu statkowi, a nawet wszystkim okrętom, całemu temu pomiotowi, co stawia wymagania bez końca, pływając po dalekich wodach». (str. 154). Była to jednak zawsze tylko głośna wymiana zdań z istotą oddaną i wierną. Rozmowa typowo przyjacielska. Tak, jakby ktoś kłócił się z sobą samym.

Współwinność, współżycie i nierozerwalna wspólność własnych uchybień wśród czynów należnych pracy, obowiązkom i naturze własnych wartości,—czyni marynarza i statek zespolonym organizmem. Jak pięknie to przedstawia Conrad... «Obcowanie z ludźmi jest równie wielką sztuką, jak obcowanie ze statkami. I ludzie, i statki żyją w niestałym żywiole, podlegają subtelnym i potężnym wpływom i pragną, aby raczej zrozumieć ich zasługi, niż się poznać na błędach. Aby współżyć w owocnej spółce z okrętem, trzeba poznać nie to, czego on dokonać nie może; trzeba raczej posiąść dokładną wiedzę o tem, na co się okręt zdobędzie»... (str. 30).

Jest rzeczą wielu przykładów to wzruszenie, jakie Conrad opisuje przy manewrach statku, kierowanego przez człowieka. Jakby dla przestrogi, wspomina w jednym z tych przykładów o pożądaniu tandetnej chwały, płynącej z efektownego czynu, omal że nie zakończonego w pewnym porcie awarją (str. 37). Przeciwstawia temu zdarzeniu w innym opisie, tragiczne przeżycie,— ratunek, w którym brał udział, śpiesząc łodzią na pomoc tonącemu brygowi, «okaleczałemu, rannemu bratu» (str. 158—169).

W tym odwiecznym stosunku marynarza ze statkiem, jakby z przyjacielem i bratem, zachowane są w «Zwierciadle Morza» wszelkie prawa, należne sztuce życia na morzu bez zbytecznych, lądowych urojeń.

«Tak, statkowi trzeba dogadzać w czasie podróży i niezapominać, że należą mu się wszystkie nasze myśli, cała nasza umiejętność i poświęcenie. Trzeba się odnosić z szacunkiem i zrozumieniem do tajemnic tkwiących w jego naturze, a wówczas będzie on wiernym towarzyszem wśród nieustannej walki z mocami, których zwycięstwo nie okrywa hańbą pokonanego. S t o s u n e k w i ą ż ą c y c z ł o w i e k a z j e g o s t a t k i e m j e s t p o w a ż n y. Statek ma swoje prawa, jakby mógł oddychać i mówić. I są naprawdę okręty, które, jeśli trafią na odpowiedniego człowieka, zdobędą się na wszystko. Brak im tylko mowy... (str. 63).

Dar mówienia za niemy statek otrzymał Conrad od nagromadzonej w żywiołach morskich energji, jakby przeładowanej w jego talent zbiorowo przez wszystkich milczących żeglarzy, których opowieści spoczywają dziś w nieznanych bliżej dziejach nawigacji mitologicznego Noego, czy też Odysseusza, a w każdym razie śpią z szkieletami zatopionych statków, wraz z kośćmi zapomnianych nawigatorów, gdzieś, na dnie mórz rozległych, w głębinach wód ciężkich i niezbadanych.

I co nas jeszcze bardziej do tej jego książki zbliża, to jej wyjątkowość. Dodać bowiem trzeba, że talent Conrada, który błysnął z «Zwierciadła Morza» w sposób najbardziej bezpośredni, w pełni dojrzałych doświadczeń własnych, przeżytych i wiernie odtworzonych na biograficznych przykładach,—otwiera, a zarazem i zamyka epokę literatury marynistycznej o specjalnym typie dziś już, niestety, skazanym na wymarcie. Żagle—giną. Za lat sto, dwieście, znikną zupełnie na otwartem morzu. Przyszedł na nie «czas pajęczyny i białego lata» choć nie zniszczyły je sztormy i głuchota żeglarzy, którzy nadmiernie, jak szaleńcy, sadzili je na pastwę wiatru. Znał takich Conrad, przypisując kiepskim ich zmysłom słuchu złowróżbną anegdotę (str. 42—45). Żaglowce, jak wiadomo, wypędzone zostały z morza przez parowe kotły i motory. Żadna jednak maszyna nie zastąpi żagli i zawartej w nich samorodnie osnowy piękna w wychowaniu morskiem. Pozostaną im wierne szkoły morskie i jachty, będące ich najlepszem odbiciem. Dużo mógłby o tym epigoniźmie piękna powiedzieć z własnych doświadczeń u nas «Dar Pomorza».

Conrad, pisząc o posłannictwie żagli, sięga do czystej poezji. Jest to jakby westchnienie o sąd sprawiedliwy. «Maszyny, stal, ogień, woda, para, wkroczyły między człowieka a morze. Współczesna flota nietyle posługuje się morzem, co wyzyskuje utarte szlaki. Współczesny statek nie jest igraszką fal. Można powiedzieć, że każda z jego podróży jest triumfalnem parciem naprzód. Ale zachodzi pytanie, czy to nie większy i bardziej ludzki triumf być na żaglowcu igraszką fal, a jednak utrzymać się przy życiu i dopiąć celu». (str. 82).

A oto wizja w innej sentencji: — «Stawianie żagli na jachcie podobne jest bardziej niż na innych statkach do rozwijania skrzydeł u ptaka; lekkość, z jaką jacht się porusza, stanowi rozkosz dla oczu. Te statki są morskiemi ptakami, których pływanie jest podobne do lotu i przypomina raczej naturalną czynność niż, posługiwanie się narzędziami wymyślonemi przez człowieka. Udany manewr jachtem pobudza wręcz do radosnego śmiechu, podobnie jak widok szybkiej orjentacji i dokładności pełnej wdzięku, wykazanej przez żywą istotę. S k o ś n e o ż a g l e n i e, w s w e j p r o s t o c i e i p i ę k n o ś c i s w e g o w y g l ą d u z k a ż d e-

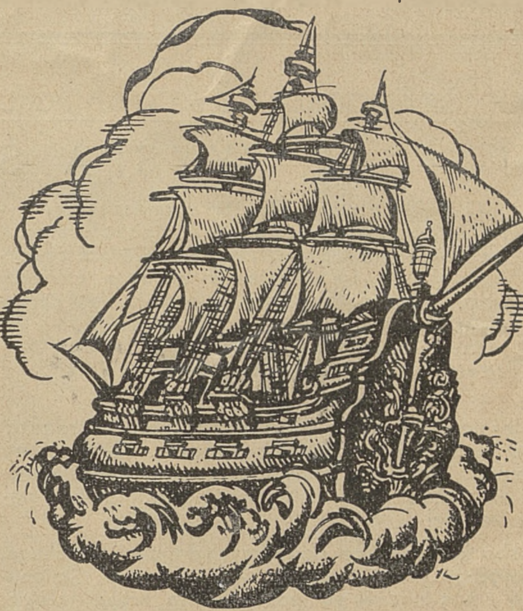
go punktu widzenia,—jest niedoścignione...» (str. 29).

Trzeba byłoby długo cytować z tej wspaniałej książki, aby wyczerpać temat tak wielki i olbrzymi, jak wielką i olbrzymią przestrzeń zajmuje w niej samo morze. I oto największa nauczka Conrada, jaką w tym ostatnim przykładzie zastosować można do wielu naszych pięknoduchów morskich i miłośników nastrojów obrazowych:

...«Mimo wszystko, co niektórzy na lądzie mówią o miłości, którą jakoby czują da morza — pisze autor (str. 154)—mimo wszelkich uniesień nad morskim żywiołem w prozie i pieśni,—morze nie było nigdy życzliwe dla człowieka. Co najwyżej dzieliło ludzką nieukojność i odgrywało rolę niebezpiecznego podżegacza wszechświatowych ambicyj... Ocean, jakby był zbyt wielki, zbyt potężny na pospolite cnoty, nie zna ani współczucia, ani wiary, ani prawa, ani pamięci.—Jego zmienność można ujarzmić na rzecz ludzkich zamysłów tylko przez niezłomną wolę i bezsenną, zbrojną, zazdrosną czujność, w której zawsze było może więcej nienawiści, niż miłości. Odi et amo może być naprawdę hasłem tych, którzy świadomie, lub naoślep poddali swe istnienie urokowi morza... Ten zaś, który—człowiek lub naród—pokłada ufność w przyjaźni morza, a pozostawia odłogiem swą chytrość i siłę swojej prawicy,—jest głupi»! (str. 155).

Wierzmy Conradowi, znał się on na morzu napewno lepiej od wszystkich siostrzanych bractw turystycznych, które jedyne zastrzeżenia wyrobiły sobie o morzu na podstawie podróży w sztormie i choroby morskiej. Ale uderza nas tu i wręcz frapuje co innego. Ten przytyk do głupoty. Jakże trafnie i niejednokrotnie odnosi się on do obecnego rozmiłowania się społeczeństwa w morzu—hurtem, na obrazku, lub za złotówkę. Tyle bowiem kosztuje przejażdżka motorówką po panoramie gdyńskich basenów.

Gdzież ta chytrość i siła prawicy w uchwycie żagli, gdzież ta bezsenna, zbrojna i zazdrosna czujność dziś, kiedy już z sezonem letnim wszystko się nad morzem zmieniło w wyobraźni ludzkiej? Iluż znamy ta-



kich — którzy do dziś dnia trwają w przekonaniu, że w zimie statki stoją w porcie na urlopie, i że na morzu nic się nie dzieje. Takim wartoby zalecić na tę rozbrajającą wyobraźnię Conrada,—jako lekarstwo. Ale i tak nie przeczytają. A szkoda.

Janusz Stępowski

NOTUJEMY

* *«Liga Morska i Kolonjalna»* ukończyła druk utworu scenicznego Janusza Stępowskiego, p. t. *«Na morskich szańcach Rzeczypospolitej»* który, przed dodaniem przez autora szeregu adaptacyj scenicznych, był kilkakrotnie nadawany jako słuchowisko radjowe.

* Fryderyk Kulleschitz, po powrocie z podróży *«Darem Pomorza»* dokoła świata, przystępuje do wydania książki, w której zebrane będą jego wrażenia, zamieszczane w szeregu pism, m. in. w *«Kurjerze Porannym»* i *«Kurjerze Warszawskim»*.

* Ukazały się dwie nowości marynistyczne. Jedną z nich są opowiadania M. Zaruskiego p. t. *«Wśród wichrów i fal»*, osnute na tle żeglugi jachtowej,—a drugą jest *«Załoga»* B. Pawłowicza, *«powieść o ostatniej podróży parowca «Barbara»*. Książka Zaruskiego—powtórzymy tu słowa K. Rychłowskiego, zawarte w feljetonie, wzmiankowanym poniżej—*«posiada nieprzemijającą wartość dzięki wspaniałej szacie typograficznej»*, co do znanych już w tym względzie zasług Głównej Księgarni Wojskowej doliczyć należy. Do książki Pawłowicza wrócimy w jednym z następnych n-rów naszego pisma.

* W ogórkowym sezonie wakacyjnym, w prasie codziennej zauważyliśmy zaledwie jeden feljeton na temat literatury marynistycznej (jeden obok artykułów niestrudzonego na tym terenie Jima Pokera). Mianowicie w *«Kurjerze Lwowskim»* z dnia 4 sierpnia b. r., K. Rychłowski opowiedział czytelnikom tego pisma, jak wygląda *«Morze w powieści polskiej»*. Autor, obszerniej powtarzając szeroko znane już komunały o marynistycznej twórczości Żeromskiego i Sieroszewskiego, zna jednak i inne nazwiska, szkoda tylko, że potraktował je zbyt ogólnikowo, sam zaś temat—niedość poważnie. Mamy więc — w tej samej kolejności—T. Dębickiego, S. M. Salińskiego, J. Szareckiego, S. Zaleskiego, S. Gralińskiego, S. Balickiego, J. Pokera, M. Zaruskiego i B. Pawłowicza. Ze cztery z tych nazwisk, z powodzeniem można byłoby pominąć, wymieniając je na B. Rychlińskiego i S. Brzęczkowskiego. A jeśli już autor feljetonu jest zdania, że np. S. Zaleski w swych nowelkach *«daje doskonałe opisy życia na morzu i walki z groźnym żywiołem»*, to chyba utwory Pokera nietylko *«zasługują na wzmiankę»*. Podobnych «niedociągnięć» zauważyliśmy sporo, w każdym jednak razie dość odosobnione zainteresowanie autora feljetonu są nam miłe.

* *«Literatura pseudo-morska»* — to tytuł artykułu w warszawskim *«Kurjerze Polskim»* z dnia 19 lipca b. r., będący również tematem sprawy, przez Jima Pokera wielekroć poruszanej tak gdzieindziej, jak i w tem piśmie. Obawiamy się jednak, że walka Pokera z bzdurami, mnożącemi się w literaturze «morskiej» w stosunku wprost proporcjonalnym do wzrostu zainteresowań naszego społeczeństwa morzem (=plażą?...) staje się, niestety, walką don Kichota. Poker podaje liczne próbki rodzimej marynistyki, jak ta np.: *«—Sterbort!—krzyknął z mostku kapitan. A na tą komendę posłuszny miczman przez mosiężną tubkę wypuścił ostatnią torpedę...»* Żałujemy, że Poker nie podaje nazwisk, byłoby to bardzo pouczające dla p. p. autorów. Rozumiemy, nieraz dość trudno wymieniać nazwiska: nam również nie łatwiej. Oto do próbek Pokera dorzucamy swoją, wyjętą ze znanej powieści «morskiej» bardzo znanego pisarza, skądinąd poważnego i poważanego, którego utwory tłomaczone są na niemal wszystkie języki narodów cywilizowanych: *«Kapitan, szeroko rozkraczywszy się na mostku, pyknął ze swej marynarskiej fajeczki, poczem rzucił rozkaz: — Sterniku, kurs dokoła świata! — Sternik posłusznie stanął na baczność i zakręcił rumplem...»* Ktoś, kto wrócił z prawdziwej podróży dokoła świata na «Darze Pomorza», opowiadał nam, że w oficerskiej messie serdecznie skopano tę właśnie książkę tego właśnie pisarza. poczem, pyknąwszy z marynarskich fajeczek, kawałeczkami rzucano za burtę fregaty.

* Wszelką korespondencję do działu literackiego prosimy kierować pod adresem; «Zb. Jasiński, Warszawa XII, ul. Narbutta 58 m. 4».

REPORTAŻE

Z PODRÓŻY DOOKOŁA ŚWIATA NA POKŁADZIE «DARU POMORZA»

WYSPA ŚW. HELENY

Od redakcji. *Poniżej zamieszczamy wyjątek z reportażu z podróży dookoła świata na pokładzie «Daru Pomorza». Całość reportaży ukaże się wkrótce w wydaniu książkowem. Autor, p. Fryderyk Kulleschitz, jest członkiem Akademickiego Związku Morskiego i był jednym z pierwszych założycieli i współpracowników naszego czasopisma.*

Jesteśmy już dwieście mil na północ od Przylądka Dobrej Nadziei i oto zbliża się wiosna, a raczej my idziemy ku wiośnie. Passat niesie nas dwunastu węzłami ku słońcu. Jeszcze tydzień, dwa i słońce stanie w zenicie!

Trzeba korzystać ze słonecznych promieni i suchego, smagającego wiatru i opalić się na bronz. Śmianoby się z nas inaczej po powrocie do kraju. «Jakto, wracacie z tropikalnych mórz, i jesteście sino-bladzi?

Lecz radość z nadciągającej wiosny okazała się przedwczesna; po dwóch dniach niebo zachmurzyło się, wiatr stał się chłodny: zima nie puszczała jeszcze z objęć południowej półkuli. W nocy irytował «Krzyż Południa», nasuwając pytanie, dlaczego ta mała i blada konstelacja budziła tyle zachwytów i dlaczego tylu pisarzy ciągle je jeszcze powtarza. Chyba dlatego że słowa te mają już autonomiczną siłę wywoływania nastroju. Doprawdy «Krzyż Południa» błyszczy więcej na stronicy reportażu podróżniczego, niż na zwrotnikowym firmamencie.

A później, gdy się położysz spać, straszy cię jakiś potwór morski. Przy samym iluminatorze, otwartym w górnych kabinach, słychać jakieś sapanie, westchnienia. Coś pełza krok w krok za statkiem, a musi to być pełzanie jakiegoś olbrzymiego cichochoda, bo fregata płynie dość szybko, a oprócz stłumionych westchnień nic nie słychać. Szum fal zagłusza wszystko. Aż tu nagle, głośniej od plaśnięcia statku rufą o wodę w gwałtownym trymie, rozlega się coś jak wystrzał haubicy: buu—uh—puf. I ledwie spróbujesz zasnąć, znów złowrogi huk. Wieloryb odczepił się od statku dopiero nad ranem. I jak tu się dziwić, że wyobraźnią dawnych żeglarzy zaludniona była najfantastyczniejszemi potworami morskiemi?

W dzień ciągle ten sam kierat prac okrętowych. Nic się nie zmienia, jeśli wszystko jest w porządku. Życie pokładowe staje się ciekawe dopiero wtedy, gdy dzieją się nieszczęścia: Jeśli nie spadnie reja, nie oberwą się stengi, nie wybuchnie bunt załogi—co jest wykluczone na fregacie—; jeśli nie rozegra się dramat osobisty kogoś z załogi — co gdyby się wydarzyło, nie mogłoby być przedmiotem reportażu — życie na statku nie wiele się różni od monotonji biura czy koszar. A burze? Tak! Burza jednak to jak wojna dla armji. Fregata miała zresztą dotychczas wyjątkowo pomyślną żeglugę. Skłonny jestem już pomyśleć, że tylko źle zbudowane statki miewają przykre przejścia! (W tej chwili pukam trzykrotnie o stół—na morzu obowiązuje zabobon!) I nasz doświadczony i przewidujący kapitan, mający przytem duże marynarskie szczęście, usuwa wszelkie możliwości niespodzianek.

Wieczorami zainstalowane w Durbanie radjo przynosiło nam koncerty z Capetown'u. Muzyka rozbrzmiewała na całym statku, wzniosła atmosferę lądu, przyśpieszyła nastrój powrotu. W niedzielę anglikański pastor grzmiał w mikrofon. Warszawy, ani Katowic jeszcze nie słychać. Skoro dotrze do nas pierwsza fala z Polski, będziemy już w domu.

Po dwóch tygodniach od wyjścia z Durbanu ukazały się nad widnokręgiem skały Wyspy św. Heleny.

*

Z miejsca kotwicznego wyspa przesłoniła pół horyzontu.

Wciśnięty w wąską szczelinę między dwiema nagiemi skałami ciągnął się wgłąb wyspy port św. Heleny: Jamestown. Skały wulkaniczne, preglacjalne, wytarte kiedyś lodowcem, urywały się stromo nad brzegiem i nad miastem. W szczelinie powstałby, gdyby podnieść o kilkadziesiąt metrów morze, głęboki fjord. Przypuszczenie o podniesieniu się morza nie jest wcale tak fantastyczne, bo jak zapewniają geologowie wyspa znajdowała się kiedyś pod powierzchnią oceanu, o czem świadczą znalezione w różnych jej częściach wapienie, gipsy i derenie. W czasie wizyty u konsula francuskiego w Longwood sam oglądałem blisko Flagstaff Hill warstwę skamieniałych skorup: albo więc morze opadło, albo wyspa wydźwignęła się z dna morskiego.

Nad miastem biegła droga, wąska i wijąca się jak wstążka. «Tą drogą zapewne pójdę do Sane Valley, gdzie wśród wierzb pochowano Napoleona» — myślałem.

Przyklejone do skał fortyfikacje z sterczącemi lufami armat upstrzyły nagie i ponure ściany, a po prawej na szczycie skały znajdowały się koszary—niemal puste teraz. Kilkunastu ludźmi załogi dowodzi młody kapitan piechoty, pierwszy, który przybył w czarnym uniformie na pokład fregaty.

Ale jeszcze przed nim przy trapie stłoczyły się łodzie krajowców — czarniawych mieszańców, rybaków i handlarzy okrętowych. Cisnęli się na statek, lecz powiedziano im, że muszą poczekać do następnego dnia. Wtedy dopiero będą mogli rozłożyć swoje towary: pocztówki, klatki z ptakami, torebki z nasion drzewa chlebowego.

Bezludna wyspa, odkryta w roku 1502 przez portugalskiego Kommodore de Nova Castella, wracającego ze swoją eskadrą z Indyj Wschodnich, początkowo niekolonizowana, służyła tylko jako stacja wodna dla floty żaglowców. W 11 lat po odkryciu osiadł na niej dobrowolnie szlachcic portugalski Fernando Lopez, który popadł w niełaskę królewską i został zmuszony wracać z Indyj pod eskortą wysłanej eskadry. Przez cały okres portugalski wyspa była zatajona przed światem (starym iberyjskim zwyczajem!) i dopiero w r. 1588 odkrył ją nanowo anglik Sir Thomas Cavendish, wracający ze słynnej w swoim czasie podróży dookoła świata. W 17 w. zajęli św. Helenę chwilowo holendrzy, lecz w krótkim czasie opuścili ją, przenosząc się na Przylądek Dobrej Nadziei. Na ich miejsce przybyli anglicy, ale Korona udzieliła wkrótce Wschodnio-Indyjskiemu Towarzystwu przywileju administrowania wyspą. Sprowadzono z sąsiedniej Afryki robotników, a ponieważ w złotym okresie żaglowców, na św. Helenę zachodziło po paręset statków rocznie, marynarze zostawili sporo potomstwa i stopniowo infiltracja krwi białej stworzyła tu rasę o cerze niemal śniadej.

Bardzo spokojni i grzeczni są ci krajowcy. Uprzejmie witają cudzoziemców na ulicy. Spotkawszy obcego na odludnem wybrzeżu, albo wśród pól zielonego wnętrza wyspy (bo tylko szkoły nadbrzeżne są niezarośnięte: pokrywa je zaledwie miejscami kopra a gdzieniegdzie zasadzono kaktusy), sami wszczynają rozmowę. Mówią angielszczyzną czystą, nauczoną porządnie w szkole—nie żadnym pidgin—english, ani wykoślawionym dialektem.

Pierwszy raz jednak zetknąłem się z krajowcami właśnie wtedy, gdy im kazano odjechać od statku. Przedsiębiorczy rybak ofiarował się przewieźć mnie za pół szylinga na ląd. Skoczyłem z trapu do łodzi.

— Proszę pana—mówił rybak—czy nie mógłby pan powiedzieć kapitanowi, że motorówką okrętową nie można dobijać do naszego mola. Nie uprzątnięto jeszcze skał, które oberwały się i spadły w samą przystań. Dlatego byłoby niebezpiecznie przewozić na ląd załogę motorówką; można złamać śrubę. My wynajmujemy się wszystkim statkom, wchodzącym do Jamestown. Wszyscy pasażerowie pakietbotów wysiadają, aby odwiedzić dom Napoleona w Longwood. I wszystkich możemy obsłużyć. Niech pan spojrzy, mamy dużo łodzi i kutrów.

Pomyślałem, że jeśli wszystkie cuchną zgniłą rybą i morszczyzną, jak ta którą jechałem, pasażerowie muszą kląć na całej drodze począwszy od statku aż do mola.

Na dnie przystani leżały istotnie duże bryły kamienne, widoczne przez zieloną, przezroczystą wodę. Przepłynąć motorówką niesposób, tylko płaskodenna jola przeciśnie się ponad niemi do schodni.

Wróciłem na statek z paczką listów i gazet. Rozchwytano je łapczywie i każdy szczęśliwy posiadacz listu zaszył się w jakimś kącie, aby w spokoju przeczytać wiadomości, otrzymane z domu. Po twarzach obserwować można już pewne naprężenie, wywołane długą nieobecnością w kraju.

Miasto i skwer nabrzeżny były czyste i ładne. Uderzał brak zapachów południowych i spokój, właściwy raczej miastom nad fjordami albo szkierami, niż południowemu portowi. Ze skweru wchodziło się przez most między dwiema basztami—było to bardzo malownicze i przypominało, że wyspa była kiedyś więzieniem Cezara czasów nowożytnych. Dalej ciągnął się plac, na którym odbywano kiedyś rewje wojskowe, otoczony z jednej strony ogrodem i z drugiej skromnym ratuszem, noszącym dumną nazwę Castle, i kościółkiem anglikańskim. Plac ten zwężał się w górę w główną ulicę z budynkiem przedstawicielstwa żeglugowego Union Castle Line, pocztą i kilku sklepami. W księgarni, do której wstąpiłem, ofiarowywał mi krajowiec jakiś cenny egzemplarz historycznych dokumentów św. Heleny. Żądał dwóch funtów.

— A czy pokazał pan tę książkę panu Aubry?

(Octave Aubry wydał niedawno w Paryżu dwutomowe dzieło «Sainte Hélène» a przed wydaniem książki spędził na wyspie parę tygodni w domu konsula francuskiego w Longwood. Szperał oczywiście w «Archiwach Administracji», przechowywanych w Castle; chodziło mu jednak zapewne tylko o dokonanie wizji lokalnej i zebranie wrażeń wzrokowych, aby pokryć skończoną już pracę patyną miejscowego kolorytu. Nie czytałem jeszcze «Świętej Heleny», ale przypuszczam, że fakt, iż autor przybył na wyspę dopiero po jej napisaniu, musiał się odbić ujemnie na wartości dzieła mimo niesłychanej jego dokumentarnej wartości, jak mnie zapewniał konsul—strażnik grobu Napoleona. Bo czyż można kilku retuszami naprawić brak wizji konkretnej miejsc przebywania cesarza w czasie jego ostatnich sześciu lat życia?).

Księgarz odpowiedział:

— Pan Aubry? Czy pan ma na myśli tego francuza, który pisał książkę o Napoleonie? Tak, przeglądał u mnie ten egzemplarz. Drugi zabrała z sobą moja córka do Londynu.

Nie kupiłem oczywiście zbioru dokumentów.

W sklepie tytoniowym sprzedawca, widząc że zachwycam się ślicznym kotkiem o zielonych oczach, darował mi go. Powiedział, że jest mu zupełnie niepotrzebny i jeśli mi się podoba, mogę go wziąść. Kotka ku własnemu zdumieniu — bo nigdy nie lubiłem kotów — zabrałem ze sobą. Ulica zaprowadziła mnie do «drabiny Jakóba», sześciuset dziewięćdziesięciu dziewięciu szczebli, prowadzących z rozpadliny, w której leżał Jamestown, na szczyt Ladder Hill, otoczony murem fortecy. U góry powiewała bandera brytyjska. Chciałem pójść w ślad za mieszkańcami wgórę drabiny, zwężającej się stopniowo perspektywicznie z dwumetrowej szerokości w ledwoże widoczną linję. Zgóry zjeżdżali po rampie mali chłopcy. Po wspięciu się na kilkadziesiąty któryś stopień — zawróciłem. Wydało mi się, że droga do nieba byłaby chyba krótsza, niż wyjście tą «drabiną Jakóba» na szczyt. A przecież mieszkańcy płynęli gromadkami wgórę i wdół.



Fot. J. Dąbkowski — Na jednej z wysp

Minąłem małe i śmieszne więzienie i wszedłem przez bramę do ogródka. Pośrodku pomnik, wzniesiony ku czci poległych w czasie oczyszczania południowego Atlantyku ze statków, przewożących niewolników z Afryki. Ci polegli byli może sami wyzwolonemi z ucisku kompanji Wschodnio-Indyjskiej niewolnikami. Dokoła wspaniałe drzewa—paprocie. Do ogrodu wcisnęły się za mną sprzedawczynie pocztówek i różnych souvenir'ów: stare kobiety, i młode dziewczyny. Trudno się od nich uwolnić.

Stary, opuszczony dom przy bramie był pierwszem mieszkaniem Napoleona. Pewnej nocy październikowej w r. 1815 kazano mu opuścić pokład H. M. S. Northumberland i przenieść się do tego domu. Dziwnym zbiegiem okoliczności w pokoju zajętym przez cesarza, mieszkał przed nim w czasie krótkich odwiedzin wyspy Wellington.

Popołudniu pojechałem autem do Longwood. Mój towarzysz, JW. Arkwright obiecał przedstawić mnie konsulowi, p. Collin. Dwuosobowym samochodzikiem pomknęliśmy przez miasto. Przejeżdżając obok szpitala, z żalem pomyślałem o doktorze kolonjalnym, któremu odmówiliśmy ze względu na krótki postój współudziału w partji szachów. W miarę wspinania się zakolami na środkowe płaskowzgórza, wyspa stawała się z nagiej skały zieloną, bujnie zieloną. W cichej roześmianej słońcem polance ukryła się Stacja Kablowa, niewielka w porównaniu ze stacją na Ascension, następnym naszym etapie. Polanka, domy, korty tennisowe i pole golfowe nazywają się Briar's estate i są prywatną własnością Wschodniego Towarzystwa Telegraficznego. Między czerwonemi budynkami widać stary dom o wybitych i pustych jak oczodoły w czaszce ludzkiej oknach. Był to drugi dom Napoleona. Spędził w nim parę tygodni, zanim ukończono budowę domu w Longwood.

Fryderyk Kulleschitz

JACHTEM «SZKWAŁ» DO SZWECJI

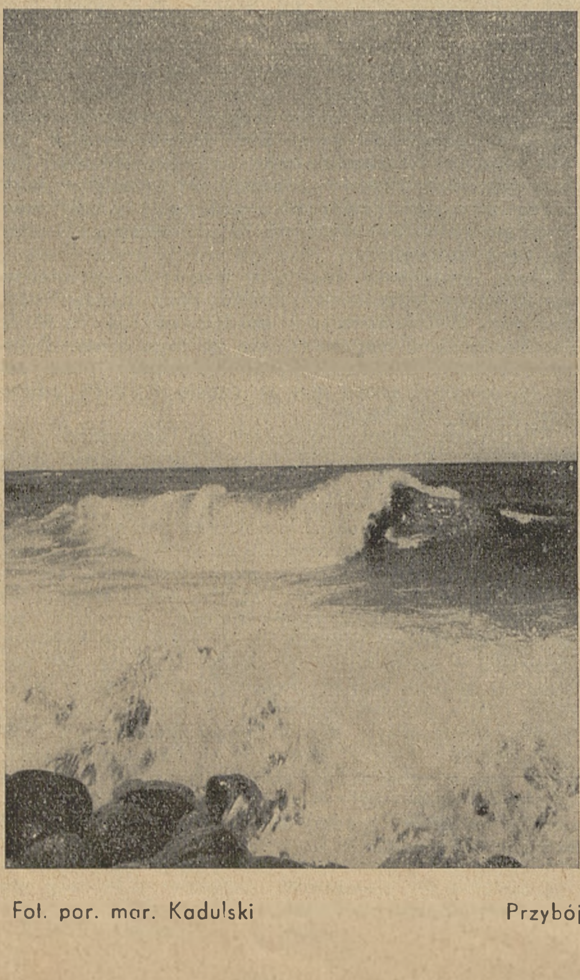
I. NA FLAUCIE DO KALMARU

Jedną z pięciu szkoleniowych podróży zagranicznych, jakie w bieżącym roku odbyły jachty Akademickiego Związku Morskiego R. P. — był rejs «Szkwału» do Kalmaru.

Po ukończeniu uszczelniania pokładu i zabezpieczeniu go przed zaciekami, po zaopatrzeniu się w zapasowe żagle i liny, załadowaniu niezbędnego prowiantu i słodkiej wody—dnia 30 lipca b. r. o godz. 18-ej—«Szkwał» odkotwiczył. Zebrani na jastarnijskiem molo azetemiacy z niejaką zazdrością żegnali nas, ośmiu szczęśliwców, którzy mieliśmy popłynąć za Bałtyk — do Szwecji.

Z Jastarnią rozstaliśmy się prędko i prawie bez żalu: czekało nas nieznane. Zresztą, mimo pewnego dreszczyku spodziewanych emocyj żeglarskich, nie było czasu na sentymenty. A jednak — aż do Helu, którego trawers minęliśmy dopiero po trzech godzinach stosunkowo wolnej żeglugi — większość z nas pozostała na pokładzie, pod urokiem beztroskiej włóczęgi po morzu, która trwać miała przeszło tydzień.

Tuż za Helem urwała się drobna falka zatoki, zamieniona przez równie krótką, lecz ostrą i wyższą falę Bałtyku, która odrazu dała się we znaki jednemu z załogi, o czem jednak dziennik okrętowy milczy... Fala ta stała się tembardziej przykra, że wiatr osłabł, aż ucichł zupełnie: rozpoczęła się flauta, trzepiąca blokami rozluźnionych lin o pokład rozchybotanego na bezwietrzu stateczku—równie dobrze, jak nerwami załogi, niecierpliwie oczekującej wiatru.



Fot. por. mar. Kadulski Przybój

Przesiadywanie w kokpicie stawało się coraz mniej przyjemne spowodu wzmagającego się chłodu, na pokładzie więc została tylko wachta służbowa, reszta zaś załogi udała się pod pokład na spoczynek. Ułożyliśmy się w kojach po dwóch (okazały się wystarczająco szerokie..) i długo jeszcze słuchaliśmy łomotu bloków nad głową, a za burtą plusku fal, zanim udało się nam zasnąć—na morzu.



Fot. K. Polak Stawianie żagli na «Szkwale»

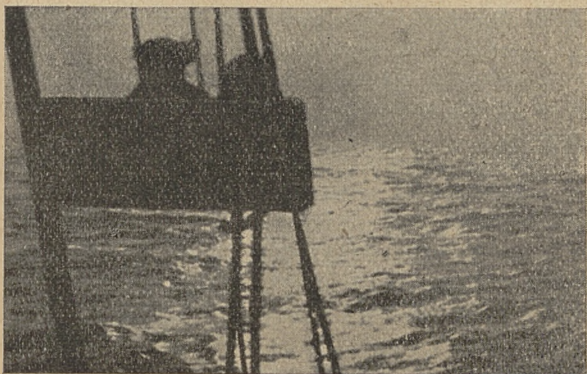
Praca podczas rejsów pełnomorskich podzielona jest na trzy zmiany, z których każda pełni służbę po cztery godziny, jako wachta. Wyjątkowo od godz. 16-ej do 18-ej i od 18-ej do 20-ej wachty trwają po dwie godziny, a to w tym celu, aby służbę w danej porze pełniła codzień inna zmiana. Na «Szkwale», podczas tej podróży, wszystkie trzy wachty liczyły po dwóch ludzi, z których każdy w połowie służby pełnił funkcję sternika, a w połowie «stał na oku», t. j. obserwował horyzont, sprawdzał światła pozycyjne, badał stan takielunku i t. p. W razie jakichkolwiek ważniejszych manewrów, np. przy refowaniu żagli, do pomocy wachcie przywoływano podwachtę, t. j. tę zmianę, która ostatnio pełniła służbę; podwachta z reguły utrzymywała również porządek wewnątrz jachtu: pompowała wodę z zenz, przyrządzała posiłki, myła naczynia i t. d. Zupełnie wolna od wszelkich zajęć — oczywiście, w normalnych warunkach nawigacyjnych—była tylko nadwachta, t. j. ta zmiana, która służbę miała dopiero objąć—na morzu bowiem ludzie muszą być wypoczęci i zdolni do pracy. Wyjaśnić tu jeszcze należy, że za najgorszy czas służby uważa się powszechnie t. zw. «psią wachtę (Hundewache)», trwającą od północy do godz. 4-ej rano—mając bowiem tę zmianę, wyspać się w nocy jest dość trudno: dosypiać trzeba za dnia.

Gdy nazajutrz obudzono mnie wczesnym rankiem na wachtę, pierwszem pytaniem było, oczywiście: Jak sytuacja?... Ano, postaremu: flauta. Obwisłe żagle telepią się z trzaskiem, bloki łomocą o pokład, stan morza taki sam, leciuchny wietrzyk z WNW, szybkość zaledwie 2 węzły, Hel jeszcze widoczny.

Blade słońce poranne nie przyniosło nam żadnej zmiany, z rezygnacją tedy zabieramy się do gotowania śniadania.

Po śniadaniu, obnażeni do pasa, legliśmy wszyscy na zlekka rozgrzanym już pokładzie, leniwie poddając opalone ciała pod rozkoszne działanie słonecznych promieni. Statkiem jednak rzucało tak nieregularnie, morze poprostu było tak bezmyślne, że każdy z nas, leżąc, musiał trzymać się jakiejś liny, oby nie wypaść za burtę.

Dopiero po dwukrotnej zmianie wacht, powiał



Fot. L. Wieleżyński Mgła idzie

świeży wiatr, który wydął płachty żagli, pędząc jacht z szybkością do 5-ciu węzłów.

Hel niebawem rozpłynął się za rufą naszego stateczku i ze wszech stron ogarnęło nas morze. Dziwne to uczucie: wydało się nam, jakgdyby bezmiar rozlanych dokoła wód zmalał, stał się jakgdyby mniej wielki, mniej groźny swym obszarem..- Złudzenie to polegało prawdopodobnie na tem, że przyzwyczailiśmy się do mierzenia odległości na podstawie stałych punktów, o które opierało się oko, a których na pełnem morzu zabrakło. Horyzont stał się bliższy i jakby dosiężny, chociaż—tak, przekonaliśmy się o tem (może ze smutkiem) — linji widnokręgu przepłynąć niesposób...

Z rozkoszą wyciągnąłem się wraz z towarzyszem w twardej nieco koi, i, przyjemnie kołysani miarową falą, wkrótce usnęliśmy. Gdy nas o północy zbudzono, wygramoliliśmy się spod ciepłych koców na pokład i, zamroczeni jeszcze zbyt krótkim snem, solidarnie poczęliśmy kląć flautę: śród czerni pochmurnej nocy jacht znów telepał się jak kaczka, robiąc nie więcej nad pół węzła.

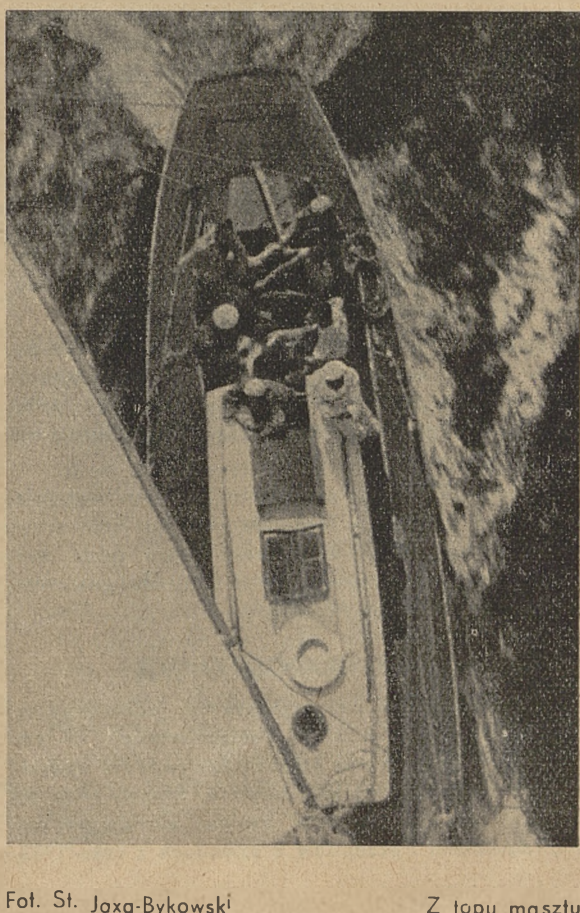
O godz. 3-ej rano — niespodzianka: spadła rzęsista ulewa. Zanim w jakikolwiek sposób zdążyliśmy zabezpieczyć się przed deszczem, obaj dosłownie byliśmy skąpani w wodzie, na szczęście, ciepłej. Przebierać się nie było już sensu: pompa trwała do końca wachty, po której z tem większą przyjemnością wróciliśmy do suchej i ciepłej koi, służbę zlecając zmianie następnej.

Flauta trwała do południa, stopniowo zmieniając się w zupełny sztil. Morze, gładkie jak rycyna, parowało lśniąco pod upalnemi promieniami słońca; żagle i liny znieruchomiały, jacht stanął—jakby zamyślony — zamknięty kolistą klamrą horyzontu. Aż ktoś dostrzegł — statek, pierwszy, jaki spotkaliśmy od wyjścia z Jastarni.

Szedł w naszą stronę, rosnąc w oczach z minuty na minutę, a gdy odległość od nas do niego zmniejszyła się do ćwierć mili, z miłem zdziwieniem stwierdziliśmy, że na rufie transportowca powiewa polska bandera. Niebawem mogliśmy już odczytać na jego dziobie napis: «Robur III». Podszedł do nas na jakie 60 metrów, prawie przed dziób «Szkwału», jakgdyby w zamiarze przecięcia nam kursu, choć prawo morskie nakazuje statkom, poruszanym przez maszyny, aby mijały żaglowiec za rufą. Nagle — niespodzianka: «Robur III» robi ostentacyjny zwrot w naszym kierunku, na salut adpowiada nam salutem swej bandery—więcej: trzykrotnym rykiem syreny—i, opłynąwszy nas przepisowo poza rufą, prędko oddala się (w tym momencie i nam wiatr wypełnił żagle). Było to, naprawdę, bardzo miłe spotkanie, tem milsze, że, wobec małego naszego stateczku, tak po dżentelmeńsku zachował się wielki transportowiec polski. Zdarzenie to, drobne i błahe napozór, wystarczyło nam do wieczora, stając się osią wielu tematów i rozmów. Ot, jak to na morzu, gdzie nigdy nudno nie bywa, choć wielu ludziom na lądzie wydaje się inaczej.

Czwartego dnia, o godz. 5-ej rano, znów chwyciła nas flauta, przeplatana wiatrem, tak, że dopiero wieczorem ujrzeliśmy światła latarni Segerstad, położonej o kilka mil nad południowym cyplem wyspy Öland.

Jest to wyspa, trzecia co do wielkości na Bałtyku, leżąca długim, przeszło 70-milowym owalem wzdłuż wy-



Fot. St. Joxa-Bykowski Z topu masztu

brzeża stałego lądu Szwecji. Cieśnina między Öland, a kontynentem skandynawskim, to właśnie ów niebezpieczny, pełen skalistych raf i mielizn Kalmarsund, który w połowie mieliśmy przebyć, aby dostać się do Kalmaru.

W nocy zaflautowało nas bezwietrze, Bóg wie, który już raz skolei: do rana posunęliśmy się zaledwie o 12 mil, żółwiem tempem zbliżając się do czerwonego statku latarniowego «Ölandsrev», na południe od wyspy Öland. Powiał wreszcie świeższy, wyraźnie tężejący wiatr. W obawie przed nasadzeniem się na jedną z licznych raf, usianych w pobliżu, zmniejszyliśmy szybkość, refując grot-żagiel na 2 obroty bomu.

Wschód słońca zastał nas na trawersie smukłej jak sosna, białej latarni Ölands Södra Udde, wyrastającej ze skalistego, ostrego szkieru. Latarnia ta oznaczała wejście do Kalmarsundu, do którego wpłynęliśmy, mając po prawej burcie wyspę Öland, po lewej zaś stały ląd Szwecji. Oba brzegi, płasko wznoszące się wgórę, pokryte zielenią, przedstawiały nadzwyczaj malowniczy widok — zwłaszcza bliższa i zupełnie wyraźna Öland. Wzdłuż prawej burty «Szkwału» zbliżały się do dziobu i oddalały za rufą wioski i miasteczka: Grönhögen, Degerhamn, Kastlösa, Rösslösa, Mörbylanga, Beijershamn... Nad tonącemi w zieleni małemi domkami dominowały charakterystyczne, zawsze jednakowe kościołki o niewielkich, białych wieżyczkach z czarnemi stożkami dachów. Czasem urywał się zadrzewiony teren i na połaciach przestrzennych pól wyrastały długie szeregi wiatraków—jak w Holandji...

Zamglony po lewej burcie kontynent Szwecji ciemniał zielono i czarno, aż wreszcie na spotkanie nam wyszło białe miasto: Kalmar. Zwolna poczęliśmy rozróżniać poszczególne kompleksy domów i stojące na nadbrzeżu cysterny benzynowe jakiejś «Svenska Oil Co», stanowczo niemiłosiernie szpecące piękno cichego miasteczka.

W południe wiatr zelżał, słońce żeglowało po parnem, bezchmurnem niebie. Jacht płynął wolno i majestatycznie, z godnością mijając liczne boje, wiechy i tyczki farwateru. Nagle powietrze drgnęło od głębokich, poważnych, jakże melodyjnych dźwięków: to ozwały się niedzielne dzwony w kalmarskiej katedrze, jakby na święto ukończenia przez nas pierwszej części podróży.

U wejścia do portu powitała nas na skalistej wysepce mała latarenka Grimskär, w otoczeniu paru małych domków, zaczerwienionych ceglasto w zieleni kilku drzewek. Spoza niej wychylił się, wprost z morskiej topieli, surowy i groźny kontur średniowiecznego zamczyska, bodącego niebo czterema basztami.

Zbigniew Jasiński

ZE ŚWIATA

JESZCZE JEDNA PODRÓŻ NAOKOŁO ŚWIATA

18-go sierpnia 1932 roku wyruszył z Neapolu siedmiotonnowy jacht «Mas» z dwoma ludźmi na pokładzie, kapitanem Francesco Aurelio Geraci i Rosario Dominici, studentem Instytutu Nautycznego. Podróż odbyło w rekordowym czasie 18-tu miesięcy.

W Puerto Columbia wypadł dłuższy postój z powodu choroby towarzysza podróży (z początku płynęło trzech ludzi), załoga wraz z jachtem powróciła do ojczyzny na pokładzie parowca, skąd, po dokonaniu pewnych reparacyj, dwaj śmiali żeglarze, również na parowcu, powrócili do Puerto Columbia, aby podjąć podróż na nowo w tem miejscu, gdzie została przerwana.

Wyruszono utartym szlakiem przez kanał Panamski, wyspy Galapagos, Markizy. Przy Fidżi spotkano cyklon, z którego tylko cudem zdołano się uratować. Dalej przez Nową Gwineję, Batawję, Aden, kanał Sueski na morze Śródziemne.

W marcu 1935 roku podróżnicy dotknęli wreszcie stopą ziemi ojczystej w Messynie, a 20-go maja przycumowali przy jednem z nabrzeży Tybru, gdzie byli entuzjastycznie przyjmowani przez sfery oficjalne i mieszkańców «Wiecznego Miasta».

REGATY NEAPOLITAŃSKIE

Jednym z gwoździ italskiego sezonu jachtowego są niewątpliwie regaty w zatoce Neapolitańskiej. W tym roku odbyły się one przy jeszcze liczniejszym współudziale zawodników, niż lat ubiegłych. Stanęły więc do zawodów «ósemki» w liczbie sześciu, zbudowane podług regulaminu i przepisów o zawodach z roku 1933, pięć «szóstek» z tej samej klasyfikacji, osiemnaście sławnych «Stars» oraz trzy «Snipe».

W kategorji ósemek odznaczył się jacht «Aria» prowadzony przez inż. Beni Bruzzo, słusznie zdobywając pierwsze miejsce. Jego piękna linja i doskonałe wykończenie takelunku i ożaglenia zwracały powszechną uwagę.

Wśród «szóstek» na pierwsze miejsce wysunęła się «Sabaudia», własność Królewskiego Związku Żeglarskiego, w typie «Star» zwyciężył jacht «Sirau», oraz w typie «Snipe»—«Alea».

Między innymi zawodnikami w regatach brał udział ex—król hiszpański Alfons XIII na swoim jachcie «Hispania VII» z kategorji «ósemek».

VAMARIE—ZWYCIĘZCĄ REGAT NEWPORT—BERGEN

Jak już donosiliśmy w jednym z poprzednich numerów, dnia 8-go czerwca b. r. wystartowały na wodach amerykańskich jachty do kolosalnych regat transoceanicznych, zakończonych zwycięstwem «Vamarie», która przebyła trasę w ciągu 19 dni, 17 minut i 10 sekund. Jako dwa następne skolei jachty do mety przybyły «Stormy Weather», spóźniając się zaledwie pięć godzin, a w 47 godzin po niej «Mistress». Wszystkie trzy jachty amerykańskie.

«Stormy Weather» odrazu poszła drogą najprostszą i tem się tłumaczy jej minimalna różnica w czasie w stosunku do «Vamarie», choć ta ostatnia znacznie ją przewyższa walorami konstrukcyjnemi. Przyczyną tego, że «Vamarie» i «Mistress» poszły okólną drogą, zbaczając znacznie na południe, były liczne pola lodowe, zwiastowane przez stacje meteorologiczne, a któ-

rych obecność w czasie podróży potwierdzały przez radjo patrole lodowcowe.

Jak wynika z długiego sprawozdania jednego z członków załogi «Vamarie», pana C. S. Hoyt'a, zamieszczonego na łamach miesięcznika angielskiego «Yachting Monthly», podróż obfitowała w liczne emocje i poza górami lodowemi. Gór lodowych «Vamarie» nie spotkała, zato zaraz na drugi dzień po starcie spotkano sztil tak, że musiano nawet dwukrotnie rzucać kotwicę.

Trzeciego dnia jeszcze gorzej—mgła, która stopniowo przechodzi w deszcz i sztormowy wiatr z częstemi szkwałami. Trwa to przez kilka dni. 15-go od rana deszcz, mgła i szkwały, jednak w czasie chwilowego uspokojenia załoga po raz pierwszy wciąga spinaker. Żagle, niesuszone od kilku dni, zaczynają się drzeć miejscami przy stawianiu. Trwa to tak do 18-go kiedy na chwilę ukazuje się słońce, aby świecić przez cały ranek 19-go. Załoga wykorzystuje każdy moment. Spinakry, balony i latacze nie próżnują i jacht, posuwa się naprzód z dobrą szybkością, robiąc nieraz sporo ponad 200 mil na dobę.

20-go w południe zdarza się przykry wypadek, oto przy stawianiu spinakra jeden z członków załogi, Troonin zostaje wyrzucony za burtę. Okazał się on na szczęście świetnym pływakiem i, pomimo nieprzemakalnego ubrania i gumowych butów, z których jeden udało mu się zdjąć, potrafił utrzymać się na powierzchni, zanim go nie wyłowiono. Zginęły tylko dwa koła ratunkowe i log, którego linę Troonin uchwycił płynąc i oberwał.

W dalszym ciągu nastaje dobra pogoda, dochodząca do sztilu. 26-go jacht wchodzi na morze Północne, gdzie spotyka znowu mgłę, trwającą już do końca podróży. 27-go o godzinie 5 po południu mija latarnię Marsteinen, będącą metą zawodów.

INTERESUJĄCY ODCZYT

Został on zorganizowany przez angielski «Royal Corinthian Yacht Club». Lektor pan Murdoch, wybitny znawca nietylko zasad konstrukcji jachtów, lecz i całego szeregu innych nauk inżynieryjnych zwłaszcza aerodynamiki, przedstawił słuchaczom zdobycze teoretyczne i praktyczne z sezonu ubiegłego. Rok 1934 można uważać za przełomowy w historji jachtingu. Bo kiedy przedtem opieraliśmy się jedynie na eksperymentowaniu poomacku, teraz konstruktor jachtowy posługuje się coraz bardziej wiedzą ścisłą, aerodynamiką, hydrodynamiką, wytrzymałością materjałów, mechaniką.

Aczkolwiek doświadczenia, poczynione na modelach jachtów w tunelach lotniczych, dają niewątpliwie ciekawe i pouczające rezultaty, jednakże, jak twierdzi p. Murdoch, tunele, dostosowane do modeli samolotów, nie odpowiadają w zupełności warunkom pracy żagla. Struga powietrza w tunelu jest o równomiernem natężeniu, podczas gdy w rzeczywistych warunkach pracy żagla rośnie z wysokością. Dlatego też kierunek wiatru pozornego nie jest ten sam przy pokładzie, co przy topie masztu i skręcenie powierzchni żagla, takie, jak zwykle widzimy w praktyce, jest raczej korzystne. Lektor w swych wnioskach, posuwa się jeszcze dalej. Twierdzi on, że korzyści wynikające z krzywego bomu, wyeksperymentowane głównie w tunelach, nie są tak oczywiste.

W dalszym ciągu odczytu zostały omówione kliwry o podwójnym rogu szotowym (traperaidalne) oraz właściwości aerodynamiczne masztów o różnorodnych przekrojach. Ciekawą jest rzeczą, że p. Murdoch, jak i konstruktorzy amerykańscy, uważa maszt o przekroju kołowym za najbardziej korzystny w obecnych warunkach, o ile założymy te same cechy wytrzymałościowe.

REGATY OCEANICZNE

Tegoroczny sezon żeglarski na wodach zagranicznych był niewątpliwie pod znakiem regat oceanicznych, których gwaździem były zawody na trasie Newport — Bergen. Na uwagę zasługuje fakt, że wielkie zainteresowanie tego rodzaju sportem wykazał jachting niemiecki, wybitnie popierany przez Admiralicję. I tak w regatach przy Helgolaminie zwycięża niemiecki jol Asta, w Burnham na piętnaście jachtów, które ukończyły bieg, osiem było niemieckich, a z pośród nich kecz Hajo zajął nawet pierwsze miejsce.

Najciekawszą może jednostką, która przybyła w grono jachtów oceanicznych jest bermudzki kuter «Foxhound» konstrukcji Nicholsona. Specjalnie starannie wyrównoważany układ żagli z korzystnie umieszczonym środkiem ożaglenia oraz niesłychanie solidne wykonanie wszystkich szczegółów stanowią o jego wyjątkowej wartości.

«COUPE DE FRANCE» I «CUMBERLAND CUP»

Dnia 19 lipca odbyły się na wodach angielskich te podwójne regaty o charakterze międzynarodowym, z udziałem «Royal Thames Y. C.» ze strony gospodarzy. Coupe de France są to zawody o starej tradycji. Odbywały się one dawniej na morzu Śródziemnem, aż do chwili gdy w roku 1898 puhar został zdobyty przez jacht angielski «Gloria».

W przeciwieństwie «Cumberland Cup» są to zawody młode. Z początku stawały do nich jachty klasy sześciometrowej, obecnie zaś nieco większe «ósemki».

Po raz pierwszy od czasów przedwojennych na wodach angielskich pojawił się w tej klasie zawodnik niemiecki. Jachting angielski jest oczywiście reprezentowany najliczniej. Na uwagę zasługują trzy nowe piękne jednostki «Reality», «Wye» oraz «Carron II».

DZIWNY ZAKAZ

Rząd turecki ogłosił zarządzenie, na mocy którego jachtom zagranicznym wolno wchodzić na tureckie wody terytorjalne oraz odwiedzać tureckie porty jedynie za specjalnym pozwoleniem, wydanem uprzednio przez odpowiednie władze. Dziwny ten zakaz nie obejmuje jednak przejścia przez Dardanele, morze Marmara i Bosfor.

NOWY «ENDEAVOUR»

Jako nowy zawodnik na Puhar Ameryki ma być wybudowany nowy jacht klasy «J», który będzie się nazywał «Endeavour II». Stary «Endeavour» będzie sprzedany. Jacht ten ma być 20 tonn cięższy od starego oraz cztery stopy dłuższy na linji wodnej. Będzie to stanowiło 87 stóp, to znaczy maksimum dopuszczalne przepisami dla tej klasy jachtów.

Nowy «Endeavour» będzie gotów już na najbliższy sezon i stanie do zawodów o Puhar Ameryki w roku 1937.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

WŚRÓD WYDAWNICTW

INŻ. WITOLD HUBERT: «HISTORJA WOJEN MORSKICH».

Warszawa, 1935. Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 268 str. Cena zł. 5.

Praca kpt. mar. W. Huberta ma jako przedmiot, dzieje wojen morskich, prowadzonych na świecie od czasów starożytnych, aż do chwili obecnej. Autor opisuje, ułożone w chronologicznym porządku, wojny, wykazując, w jaki sposób wyzyskiwano morze podczas operacyj wojennych. Ten trzeci dział stanowi właściwie treść książki. Zostały w nim umieszczone kolejno ważniejsze wojny morskie, toczone w starożytności, jak III-cia wojna grecko-perska, I-sza Punicka i Rzymska wojna domowa Oktawiana z Antonjuszem, poczem, po krótkiem zaznajomieniu się z kampanjami średniowiecznemi (kampanje weneckie i hanzeatyckie), następują wojny morskie z czasów nowożytnych (wyprawa Niezwyciężonej Armady, wojny anglo-holenderskie i anglo-francuskie) oraz z najnowszych (austro-włoska, amerykańska secesyjna, rosyjsko-japońska i wielka wojna światowa. Rozdział o wojnach bałtyckich, stanowiący pewnego rodzaju syntezę poprzednich rozdziałów, mówiących o kampanjach morskich na odległych oceanach, jest znowu wstępem do ostatniego rozdziału, poświęconego polskim dążeniom morskim i polskim zapasom morskim. W tym ostatnim rozdziale została podana szczegółowo kampanja morska Zygmunta Augusta i kampanja morska Zygmunta III-go z dokładnym opisem bitwy pod Oliwą.

Praca kpt. mar. W. Huberta zapełnia lukę w naszej literaturze wojskowo-morskiej i zasługuje na rozpowszechnienie. Styl jest poprawny i przejrzysty, a z książki wyczuć się daje, że autor, nietylko swój przedmiot zna, lecz go serdecznie umiłował i uczucia swoje stara się przekazać czytelnikowi.

KDR. DYPL. R. CZECZOTT: «WOJNA MORSKA NA BAŁTYKU W 1914–1918».

Warszawa, 1935. Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 278 str. Cena zł. 5.

Wojna na Bałtyku jest pierwszą oryginalną pracą w języku polskim, omawiającą całokształt wojny morskiej na Bałtyku. Nawet w językach obcych nie ukazało się dotychczas fachowe dzieło, któreby obejmowało historję tej wojny. Urzędowa historja niemiecka kończy się narazie na roku 1915. Prace rosyjskie opisują działania wojny domowej i są ujęte w sposób niezwykle stronniczy, jedynie książka Grafa «Na Nowikie» obejmuje całokształt wojny na tem morzu. Praca ta jednak o charakterze beletrystycznym zowiera w sobie sporo fantazji i nieścisłości. Dzieło kdr. Czeczotta, oparte na poważnych publikacjach źródłowych, wad tych nie posiada.

Na początku pierwszego okresu (sierpień 1914–luty 1915) autor daje zwięzły opis morza Bałtyckiego z punktu widzenia wojskowego i politycznego, zaznajamiając czytelnika z planami operacyjnemi przeciwników oraz ze stosowanemi przez nich środkami walki. Porównywa bojowe wartości sił przeciwników z punktu widzenia materjalnego i moralnego.

Na wstępie czwartego okresu (1917–1918) podaje autor zwięzły opis wybuchu rewolucji we flocie oraz jej wpływ na stan tej floty, stwierdzając szybki upadek jej wartości bojowej. Autor zaznacza, że z chwilą wybuchu rewolucji cała organizacja obrony morskiej w Rosji, stworzona już w czasie wojny, stała się niezdolną do stawiania poważnego oporu. Wyszło to na jaw na jesieni 1917 r. podczas ofensywy niemieckiej przeciwko wyspom archipelagu bałtyckiego, gdy potężne pozycje zostały przez Niemców zajęte prawie bez żadnego oporu. Autor opisuje szczegółowo przebieg tej ofensywy, jako przykład działania desantowego i podaje dużo ciekawych szczegółów organizacji podobnych działań.

Komandor Czeczott kończy swą pracę szczegółowym opisem wyprawy niemieckiej o wyzwolenie Finlandji spod jarzma rosyjskiego.

Reasumując, musimy stwierdzić, że praca komandora Czeczotta jest bardzo ciekawym przyczynkiem do historji wojny światowej, wypełniającym istniejącą dotychczas lukę na odcinku morza Bałtyckiego.

Praca ta posiada ogromne znaczenie aktualne, zaznajamia bowiem społeczeństwo polskie z tak kapitalnem zagadnieniem wojenno-morskiem, jak «Wojna na Bałtyku», gdzie uwypukla się podczas wojny rola floty wojennej.

Redaktor: *Stanisław Zadrożny* Wydawca: *Liga Morska i Kolonjalna*

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-18. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17